

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE  
TRANSPORTES DE SERVICIO ESPECIAL EN EL MUNICIPIO DE  
TURMEQUÉ – BOYACÁ.

EDISON FERNEY SANCHEZ PUENTES

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

TUNJA

2015

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE  
TRANSPORTES DE SERVICIO ESPECIAL EN EL MUNICIPIO DE  
TURMEQUÉ – BOYACÁ

EDISON FERNEY SANCHEZ PUENTES

Proyecto de grado en la modalidad de Emprenderismo para optar al Título de  
Administrador de Empresas

Director (a):

PhD. Patricia Carolina Barreto Bernal  
Administradora de Empresas

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

TUNJA

2015

## **DEDICATORIA**

**A mis padres, mi hija, mi esposa y mis hermanos  
Quienes fueron los que me ayudaron y apoyaron  
Durante esta etapa tan importante en mi vida.**

## **AGRADECIMIENTOS**

**A la universidad, la Profesora Carolina Barreto y a  
Mi Familia ya que sin ellos no podría haber logrado  
Esta meta.**

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

RESUMEN ANALÍTICO DEL PROYECTO DE GRADO

TÍTULO: ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA  
EMPRESA DE TRANSPORTES DE SERVICIO ESPECIAL EN  
EL MUNICIPIO DE TURMEQUÉ – BOYACÁ

MODALIDAD: EMPRENDERISMO

AUTOR: EDISON FERNEY SANCHEZ PUENTES

DIRECTORA: PhD. PATRICIA CAROLINA BARRETO BERNAL

OBJETIVO GENERAL: Realizar un estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transportes de servicio especial en el municipio de Turmequé – Boyacá.

RESUMEN

Partiendo del desarrollo y la aplicación de conceptos tales como estudios de mercadeo, técnico, administrativo y financiero entre otros, se diseña la elaboración de estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transportes de servicio especial en el municipio de Turmequé – Boyacá, con el objetivo de determinar su viabilidad, identificando las oportunidades y ventajas que este tipo de servicio puede tener en la región, para de esta manera concluir si el proyecto es factible o no.

## CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	15
1. GENERALIDADES	16
1.1. TÍTULO	16
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
1.3. JUSTIFICACIÓN	18
1.4. OBJETIVOS	19
1.4.1. Objetivo General	19
1.4.2. Objetivos Específicos	19
1.5. MARCO REFERENCIAL	20
1.5.1. Marco Legal	20
1.5.2. Marco Teórico	21
1.5.3. Marco Conceptual	23
1.6. DISEÑO METODOLÓGICO	27
1.6.1. Método de Investigación	27
1.6.2. Tipo de Estudio	27
1.6.3. Metodología	27
1.6.4. Fuentes de Información	29
1.6.5. Población	31
1.6.6. Instrumentos de Recolección de Información	31
1.6.7. Tratamiento de la Información	31
2. ESTUDIO DE MERCADO	32
2.1. ANALISIS DE LA INFORMACION RECOLECTADA EN LA PROVINCIA DE MÁRQUEZ	32
2.1.1. Análisis de la Información Recolectada a los Transportadores de Servicio Especial de Pasajeros del Municipio de Turmequé	32

2.1.2. Análisis de la Información Recolectada a los Usuarios Institucionales de la Provincia de Márquez	41
2.1.2.1. Instituciones educativas	42
2.1.2.2. Alcaldías de la Provincia de Márquez	44
2.2. DEMANDA	45
2.2.1. Perfil del Consumidor	45
2.2.2. Nivel de Interés en Formar Parte de una Nueva Empresa de Transporte Especial	47
2.2.3. Nivel de Precios	47
2.2.4. Cuantificación de la Demanda	48
2.3. OFERTA	48
2.3.1. Ubicación de la Competencia	48
2.3.2. Fortalezas de la Competencia	49
2.3.3. Deficiencias de la Competencia	49
2.4. MERCADO OBJETIVO	50
2.4.1. Caracterización del Mercado	50
2.4.2. Localización del Mercado	50
2.4.3. Consumidores y Tamaño del Mercado	50
3. ESTUDIO TÉCNICO	52
3.1. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO	52
3.1.1. Macro Localización	52
3.1.2. Micro Localización	53
3.2. TAMAÑO DEL PROYECTO	54
3.2.1. Demanda	54
3.2.2. Recursos Financieros	54
3.3. PROCESO PARA LA HABILITACION Y AUTORIZACION DE PRESTACION DE PRESTACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS	55
3.3.1. Condiciones y Requisitos. Decreto 174 de 2001 – Artículo 13. (Ministerio de Transporte, 2001)	55

3.3.1.1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal	55
3.3.1.2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte	55
3.3.1.3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección	55
3.3.1.4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa	55
3.3.1.5. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes	55
3.3.1.6. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa	55
3.3.1.7. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de reposición del parque automotor, con que contará la empresa	56
3.3.1.8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio	56
3.3.1.9. Sistema de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los vehículos	56
3.3.1.10. Balance general inicial	56



3.3.1.11. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido el cual no será inferior a trescientos (300) smmlv	56
3.3.1.12. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas	56
3.3.1.13. Duplicado al carbón de la consignación a favor del Ministerio de Transporte por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora	56
3.4. MUEBES Y EQUIPOS	57
3.4.1. Cuantificación de Equipos Requeridos para el Proyecto	57
3.4.2. Cuantificación de Muebles Requeridos para el Proyecto	57
3.4.2. Cuantificación de Vehículos Requeridos para el Proyecto	58
3.5. DISTRIBUCIÓN OFICINA SEDE PRINCIPAL	58
4. ESTUDIO ADMINISTRATIVO	59
4.1. TIPO DE EMPRESA	59
4.2. RAZÓN SOCIAL	59
4.3. NORMATIVIDAD ESTRATÉGICA	59
4.3.1. Misión	59
4.3.2. Visión	60
4.3.3. Mapa de Procesos	60
4.3.4. Objetivos del Sistema Integrado de Gestión (SIG)	61
4.3.5. Valores Corporativos	61
4.3.5.1. Buen trato	61
4.3.5.2. Responsabilidad	61
4.3.5.3. Competitividad	61
4.3.5.4. Honestidad	61
4.3.5.5. Compromiso	61
4.4. ORGANIGRAMA	62
4.5 RECURSO HUMANO	63
4.5.1. Nivel Salarial	63
4.5.2. Manual de funciones	63

4.5.2.1. Manual de funciones gerente	64
4.5.2.1.1. Identificación	64
4.5.2.1.2. Naturaleza del cargo	64
4.5.2.1.3. Funciones específicas del cargo	64
4.5.2.1.4. Requisitos	65
4.5.2.2. Manual de funciones asistente administrativo	65
4.5.2.2.1. Identificación	65
4.5.2.2.2. Naturaleza del cargo	65
4.5.2.2.3. Funciones específicas del cargo	65
4.5.2.2.4. Requisitos	66
4.5.2.3. Manual de funciones coordinador comercial y de licitaciones	66
4.5.2.3.1. Identificación	66
4.5.2.3.2. Naturaleza del cargo	66
4.5.2.3.3. Funciones específicas del cargo	66
4.5.2.3.4. Requisitos	67
4.6. ORGANIZACIÓN LEGAL	67
4.6.1. Creación Nueva Empresa	67
4.6.1.1. Verificar el nombre o razón social	67
4.6.1.2. Elaborar la minuta con el siguiente contenido básico	68
5. ESTUDIO Y EVALUACIÓN FINANCIERA	69
5.1. PRESUPUESTOS	69
5.2. PROYECCIÓN DE VENTAS	74
5.3. ESTADOS FINANCIEROS PROYECTADOS	75
5.4. EVALUACIÓN FINANCIERA	78
5.4.1. Flujo de Caja	78
5.4.2. Costo Capital Promedio Ponderado (WACC)	79
5.4.3. Valor Presente Neto (VPN)	80
5.4.4. Costo Anual Uniforme Equivalente (CAUE)	80
5.4.5. Tasa Interna de Retorno (TIR)	80
5.4.6. Valor Económico Agregado (EVA)	81

CONCLUSIONES	82
RECOMENDACIONES	83
BIBLIOGRAFÍA	84
INFOGRAFÍA	85

## LISTA DE TABLAS

	<b>Pág.</b>
Tabla 1.      ¿En este momento trabajo cómo?	33
Tabla 2.      ¿A qué empresa está vinculado?	34
Tabla 3.      ¿Valor de la cuota?	35
Tabla 4.      ¿Qué servicios recibe de la empresa actual?	37
Tabla 5.      ¿Estaría dispuesto a pagar una cuota mensual por la vinculación a la nueva empresa de transporte?	40
Tabla 6.      ¿Cuál valor mensual estaría dispuesto a pagar?	40
Tabla 7.      Instituciones Educativas por Municipio	42
Tabla 8.      Nivel de precios	47
Tabla 9.      Ubicación de la competencia	49
Tabla 10.     Salarios	63
Tabla 11.     Presupuesto de inversión	70
Tabla 12.     Amortización del crédito	70
Tabla 13.     Presupuesto de depreciación	71
Tabla 14.     Presupuesto de costos de transporte escolar	71
Tabla 15.     Nómina general Transunitur S.A.S.	72
Tabla 16.     Presupuesto de gastos administrativos	73
Tabla 17.     Presupuesto de gastos operacionales	73
Tabla 18.     Proyección de ventas transporte escolar	74
Tabla 19.     Proyección de ventas de cupos	74
Tabla 20.     Proyección de ventas por rodamiento	74
Tabla 21.     Proyección de ventas de planillas	75
Tabla 22.     Estado de resultados proyectado	76
Tabla 23.     Balance general proyectado	77
Tabla 24.     Flujo de caja proyectado	78
Tabla 25.     WACC	79

## LISTA DE GRÁFICAS

	<b>Pág.</b>
Grafica 1. Capacidad de Pasajeros	33
Grafica 2. Empresa a la cual está vinculado	35
Grafica 3. Valor de la cuota	36
Grafica 4. Servicios que recibe de la actual empresa	38
Grafica 5. Se encuentra satisfecho	38
Grafica 6. Nueva empresa	39
Grafica 7. Provincia de Márquez - Departamento de Boyacá	52
Grafica 8. Municipio de Turmequé	53
Grafica 9. Distribución oficina sede principal	58
Grafica 10. Mapa de procesos	60
Grafica 11. Organigrama	62

## LISTA DE ANEXOS

	Pág.
ANEXO 1. ENCUESTA DIRIGIDA A LOS TRANSPORTADORES DEL MUNICIPIO DE TURMEQUÉ	87
ANEXO 2. ENTREVISTA A PROFUNDIDAD DIRIGIDA A LAS INTITUCIONES EDUCATIVAS DE LA PROVINCIA DE MÁRQUEZ	90
ANEXO 3. ENTREVISTA A PROFUNDIDAD DIRIGIDA A LAS ALCALDÍAS DE LA PROVINCIA DE MÁRQUEZ	92
ANEXO 4. LOGOTIPO TRANSUNITUR S.A.S.	94
ANEXO 5. FICHA TÉCNICA BUS CHEVROLET CAPACIDAD 25 PASAJEROS	95

## INTRODUCCIÓN

El presente proyecto consiste en realizar un estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transportes de servicio especial en el municipio de Turmequé, Boyacá. Para lograrlo se realizará un diagnóstico el cual permite establecer la situación real del servicio de transporte especial en la Provincia de Márquez, mediante la investigación de campo se podrá observar y analizar los diferentes actores que involucra el negocio, las oportunidades y los riesgos del proyecto.

Con el estudio de mercado se investigará la demanda, oferta, precios, con las respectivas proyecciones, se utilizará encuestas a los propietarios de los vehículos que prestan el servicio de transporte especial de pasajeros en el Municipio de Turmequé y por medio de entrevistas que se practicarán a los clientes institucionales de la Provincia de Márquez, para identificar las necesidades que tienen con respecto al servicio que están utilizando.

De igual manera se busca determinar cuál es el proceso adecuado para optar por la habilitación que concede el Ministerio de Transporte a las empresas para poder prestar el servicio de transporte especial de pasajeros de acuerdo a lo estipulado con la ley, además de desarrollar un estudio técnico para el óptimo funcionamiento de la empresa, así, como buscar cual es la estructura organizacional y administrativa más efectiva que permita estar acorde con los niveles de competitividad que se encuentran en el sector del transporte de pasajeros.

También se realizará un estudio y evaluación financiera la cual por intermedio de diferentes indicadores arrojarán resultados que influyan en la toma de decisión de inversión en el proyecto y determinar si este tipo de negocio puede tener un crecimiento y desarrollo sostenible, con oportunidades de posicionamiento y expansión en el sector del transporte de pasajeros.

## **1. GENERALIDADES**

### **1.1. TÍTULO**

Estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transportes de servicio especial en el municipio de Turmequé – Boyacá.

### **1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El municipio de Turmequé ubicado en el occidente de Boyacá, posee una posición geográfica estratégica, debido que limita con el departamento de Cundinamarca y el acceso a la carretera central del norte le facilita la llegada a las ciudades de Tunja y Bogotá, importantes capitales del país.

Con una población aproximada de 7900 habitantes, donde el entorno urbano se centra en actividades económicas como lo son el comercio, los servicios y la industria y el entorno rural con actividades productivas como la agricultura y la ganadería. El sector urbano de Turmequé tiene una importancia por cuanto presta servicios en salud, educación primaria, secundaria y técnica superior lo que genera el establecimiento de relaciones comerciales y de servicios a nivel local y regional; de otro lado, el área rural provee a la urbana de productos agrícolas y pecuarios para consumo local unos y comercializados en el mercado regional otros. Esta interdependencia define las relaciones entre los dos sectores que determinan los flujos y los vínculos como respuesta a necesidades que surgen por falta de algunos servicios en el área rural y de productos agrícolas en el centro urbano para la elaboración y comercialización de algunos bienes. (Alcaldía Turmequé - Boyacá, 2012)



Turmequé cuenta con tres instituciones educativas con más de 1600 estudiantes matriculados donde el 60% de estos utilizan el servicio de transporte escolar con una deficiencia en la prestación, debido a que el gremio de los transportadores trabaja por separado cada uno por su propia cuenta, algunos de manera informal sin ninguna clase de orientación o conocimiento básico de la actividad que están realizando. Aunque los transportadores del municipio prestan el servicio de transporte especial, escolar, particular y de expresos en Turmequé y otros municipios aledaños, estos no tienen una empresa la cual les de él respaldo, garantías y ayuda suficiente para el mejoramiento continuo del servicio de transporte en el municipio, además, los transportadores están pagando sumas de rodamiento superiores a los \$100.000°° mensuales sin tener ningún tipo de beneficio o apoyo de estas empresas que les dan el cupo para la prestación del servicio, las cuales no se encuentran ubicadas dentro del municipio, donde lo único que les interesa es el pago oportuno de rodamiento.

Si esto continua, los transportadores tendrán que seguir pagando altas sumas de dinero, con una baja calidad en el servicio, corriendo el riesgo que llegue una empresa de transportes organizada e idónea para prestar el servicio de transporte escolar y de expresos al municipio, se quede con el negocio y deje a los transportadores de Turmequé sin la opción de seguir desempeñándose en esta actividad impidiendo la contribución del desarrollo socioeconómico de la región.

Sabiendo que las necesidades actuales de este tipo de transporte en el municipio de Turmequé no se están compensando debido a que no hay una organización bien estructurada y de calidad, las oportunidades de los transportadores serán muy inciertas, ya que en algún momento los usuarios de este servicio van a exigir una mejora y seguramente no se va a tener ni la capacidad, ni las herramientas necesarias para satisfacer a dichos usuarios.

Tanto el gobierno departamental, como municipal se ha preocupado por darle relevancia al sector turístico, estableciendo estrategias y políticas de apoyo para

darle amplitud y efectividad a esta actividad, donde el transporte juega un papel fundamental, convirtiendo a Turmequé en una región donde hay grandes oportunidades para el negocio del transporte.

### **1.3. JUSTIFICACIÓN**

El desarrollo y aplicación de una gestión empresarial sostenible son factores determinantes para el crecimiento del entorno por esto, tener un criterio y a su vez una actuación guiada por un espíritu empresarial da la oportunidad a la región de un crecimiento económico y social, porque con estas nuevas ideas se contribuye con el mejoramiento de los servicios para todas las personas, en este caso las del sector rural y urbano.

El presente estudio estará enfocado a analizar la factibilidad para crear una empresa de transportes de servicio especial en el municipio de Turmequé – Boyacá, eficiente, con una mejora en el servicio, con transportadores idóneos e integrados por contar con el apoyo y los recursos que le ofrece la empresa y la satisfacción óptima de la necesidad del servicio de transporte de todos los usuarios del municipio de Turmequé.

Además, la pertinencia de su realización dentro de la escuela de administración de empresas es la de aplicar los conceptos y conocimientos adquiridos durante la carrera, ofreciendo la oportunidad de aportar soluciones mediante ideas para la creación de empresas que permitan el desarrollo del municipio. Con base en lo anterior el estudio de factibilidad confirmará o no la viabilidad de una empresa de transportes especiales en Turmequé, formalizándola y mejorando el nivel de competencia de dicho servicio en el municipio teniendo como resultado encontrar la realidad que tiene el negocio del transporte en el pueblo y brindar beneficios a los que se dedican al negocio del transporte en el municipio y a los usuarios de este servicio.

## **1.4. OBJETIVOS**

### **1.4.1. Objetivo General**

- Realizar un estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transportes de servicio especial en el municipio de Turmequé, Boyacá.

### **1.4.2. Objetivos Específicos**

- Elaborar el estudio de mercado que permita identificar la demanda, la oferta, los clientes potenciales y la competencia, con respecto al negocio de transportes en el municipio de Turmequé, Boyacá.
- Hacer el estudio técnico para conocer los requerimientos o procesos operativos y organizacionales de la empresa.
- Determinar el estudio financiero para estimar los costos de operaciones, las inversiones y los gastos requeridos y necesarios para el buen funcionamiento de la empresa.
- Realizar la evaluación financiera de viabilidad y factibilidad del proyecto para determinar la sostenibilidad de la empresa en el tiempo.

## **1.5. MARCO REFERENCIAL**

### **1.5.1. Marco Legal**

Las siguiente normatividad es la relacionada con el estudio de factibilidad:

*Ley 769 de 2002 (Agosto 06).* “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”. (Alcaldía de Bogotá, 2002).

*Ley 105 de 1993 (Diciembre 30).* “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y la Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”. (Alcaldía de Bogotá, 1993).

*Ley 336 de 1996 (Diciembre 20).* “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”. (Alcaldía de Bogotá, 1996).

*Decreto Número 171 de 2001 (Febrero 5).* “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera”. (Ministerio de Transporte, 2001).

*Decreto Número 174 de 2001 (Febrero 5).* “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial”. (Ministerio de Transporte, 2001).

*Decreto Número 176 de 2001 (Febrero 5).* “Por el cual se establecen las obligaciones de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor, se determina el régimen de sanciones y se dicta otras disposiciones”. (Alcaldía de Bogotá, 2001).

### 1.5.2. Marco Teórico

Cuando se piensa en realizar cualquier clase de estudio de factibilidad, antes de implementarlo se tiene que contar indiscutiblemente con un instrumento fundamental, la preparación y evaluación de proyectos. “Para llevar a cabo esta tarea es necesario utilizar el modelo general de acercamiento a la realidad (método científico) y operarlo utilizando como herramienta la metodología de la investigación para obtener los datos sobre el objeto a estudiar”. (Lerma, 2001, p 56).

Aunque sabemos que hay una gran cantidad de variables, especialmente en un tema tan complejo como el cambio tan rápido de costumbres de una sociedad, esto no justifica que se omita la preparación o la evaluación de un proyecto. “Por el contrario, con la preparación y evaluación será posible reducir la incertidumbre inicial respecto a la conveniencia de llevar a cabo una inversión”. (Sapag, 1995, p 3).

Así cualquier decisión que se tome con respecto a la inversión a un proyecto va a contar con los argumentos y antecedentes suficientes y claros para reducir la incertidumbre en la toma de decisiones.

Existen muchos niveles tanto complejos como sencillos para la toma de decisiones, pero en los últimos tiempos la responsabilidad de que una sola persona tome la decisión ha venido siendo obsoleta, menos cuando esta decisión determina si se va a hacer una inversión económica, ahora la toma de decisiones es de acuerdo a la aprobación de diferentes puntos de vista y debe estar acompañada de la información y los estudios técnicos necesarios para la aprobación y la correcta decisión.

“Para tomar una decisión inteligente no existe un proceso o mecanismo específico para la presentación de antecedentes, entonces, para ello se requiere de la aplicación de técnicas asociadas a la idea que da origen a un proyecto y lo conceptualicen mediante un raciocinio lógico que implique considerar toda la gama

de factores que participan en el proceso de concreción y puesta en marcha de éste”. (Sapag, 1995, p 3).

Teniendo en cuenta las premisas anteriormente mencionadas cabe la alternativa de hacer un estudio de factibilidad, procedimiento por el cual se determina la viabilidad de un proyecto, donde por medio de diferentes estudios se analiza si cabe la posibilidad de hacer una inversión. “Con el estudio de factibilidad se busca lograr un análisis más preciso con el fin de definir con mayor confiabilidad las alternativas que serán estudiadas para lograr lo que se propone”. (Miranda, 1997, p 142).

Para un buen despliegue del estudio de factibilidad se deben involucrar diferentes tipos de estudios más particulares como lo son: los de viabilidad comercial, técnico, legal, de gestión y financiero; de acuerdo al proyecto que se está evaluando. Entre los más importantes están:

➤ *Estudio de Mercado.* “Uno de los factores más críticos en el estudio de proyectos es la determinación de su mercado, tanto porque aquí se define la cuantía de su demanda e ingresos de operación, como por los costos de inversiones implícitos”. (Sapag, 1995, p 22). Donde dentro de este estudio se deben tener en cuenta aspectos claves para el estudio como:

La oferta actual tanto del producto como del proyecto.

La demanda actual tanto del producto como del proyecto.

La competencia.

La disponibilidad de la materia prima o de servicios.

➤ *Estudio Técnico.* “El estudio técnico tiene por objeto proveer para cuantificar el monto de las inversiones y de los costos de operación pertinentes a esta área”. (Sapag, 1995, p 22). Donde se establece la magnitud real del proyecto,

en donde se va a realizar, la infraestructura que se necesita y la maquinaria y equipos necesarios para el buen funcionamiento del proyecto.

➤ *Estudio Organizacional y Administrativo.* “La creación y organización, determina los verdaderos procesos o métodos de cambiar la verdadera estructura organizacional de una empresa”. (Dueñas, 1983, p 36). Dando gran importancia a los manejos y procedimiento administrativos de una empresa donde la gestión ejecutiva juega un papel fundamental para la sostenibilidad y competitividad de una empresa teniendo en cuenta factores como la organización, los procedimientos administrativos y los aspectos legales.

➤ *Estudio Financiero.* Este estudio tiene como bases los antecedentes y la información financiera con respecto al proyecto, para luego ordenar, sistematizar y analizar la información y así determinar la factibilidad y viabilidad financiera del proyecto. “A este estudio le competen los factores como la cantidad de inversión que se necesita para el proyecto, los ingresos que va a tener y los costos y gastos que van a deducir estos ingresos, luego de implementar previos estudios financieros”. (Sapag, 1995, p 23).

### **1.5.3. Marco Conceptual**

Para cualquier tipo de estudio, es necesario tener claros los diferentes elementos conceptuales e instrumento teóricos básicos, estos son bases muy útiles para el estudio de factibilidad ya que dan un gran aporte en pro del cumplimiento de los objetivos planteados.

Los conceptos que a continuación se describen forman parte de la terminología más importante de este estudio.

- *Administración.* “La administración es la que interpreta los objetivos propuestos por la organización y transformarlos en acción organizacional a través del planeamiento, organización, dirección y control de todos los esfuerzos realizados en todas la áreas y en todos los niveles de la organización, con el fin de alcanzar tales objetivos de la manera más adecuada a la situación”. (Chiavenato, 1988, p 8).
- *Análisis Técnico.* “Permite determinar si es posible logra elaborar y vender el producto y/o servicio con la calidad, cantidad y costo requerido. Para ello es necesario equipo, insumos, suministros, ordenamiento de procesos, recurso humano en cantidad y calidad”. (Gestiopolis, 2011).
- *Autoridad de transporte.* “Para todos los efectos a que haya lugar, el servicio público de transporte terrestre automotor especial será regulado por el Ministerio de Transporte”. (Ministerio de Transporte, 2001).
- *Demanda.* “Cantidad de bienes y servicios que el mercado requiere o solicita para buscar la satisfacción de una necesidad específica a un precio determinado”. (Baca, 2006, p 17).
- *Demanda potencial insatisfecha.* “Cantidad de bienes o servicios que es probable que el mercado consuma en los años futuros, sobre la cual se ha determinado que ningún productor actual podrá satisfacer si prevalecen las condiciones en las cuales se hizo el cálculo”. (Baca, 2006, p 45).
- *Investigación de mercados.* “la investigación de mercados se concentra en buscar y entender las razones que están detrás del comportamiento del consumidor, por qué su conducta, más que describir el mercado en cifras exactas, da el conjunto de actividades que se llevan a cabo para seleccionar, obtener, usar, consumir y eliminar los productos y servicios que se necesitan para satisfacer sus necesidades y deseos”. (Universidad Politécnica de Madrid, 2009).



- *Localización óptima del proyecto.* “contribuye en mayor medida a que se logre la mayor tasa de rentabilidad sobre el capital (criterio privado) u obtener el costo unitario mínimo (criterio social)”. (Baca, 2006, p 99).
- *Mercado.* “El área en que concluyen las fuerzas de la oferta y la demanda para realizar las transacciones de bienes y servicios a precios determinados”. (Baca, 2006, p 14).
- *Oferta.* “Cantidad de bienes o servicios que un cierto número de oferentes (productores) está dispuesto a poner a disposición del mercado a un precio determinado”. (Baca, 2006, p 42).
- *Organización.* “Es la reunión equilibrada de todos los recursos y adaptada al tipo de empleado que se requiere para su manejo correcto y debe unir siempre a las personas implicadas en la empresa por medio de las tareas interrelacionadas, por lo tanto las personas que trabajan en equipo con una adecuada organización son producto del establecimiento de relaciones interpersonales de manera que pueden desempeñar sus labores con eficiencia y obtengan una satisfacción del trabajo realizado del planteamiento inicial de una meta en común”. (Sapag, 1995, p 64).
- *Planeación.* “Función inicial de toda técnica administrativa que consiste en pensar, juzgar y decidir sobre las demás funciones de la administración. Es importante para el proceso administrativo ya que siempre precede cualquier acción”. (Guerra y Aguilar, 2007, p 31).
- *Precios.* “Cantidad monetaria a la que los productores están dispuestos a vender, y los consumidores a comprar un bien o servicio, cuando la oferta y la demanda están en equilibrio”. (Baca, 2006, p 47).

- *Servicio público de transporte terrestre automotor especial.* “Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hace con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios”. (Ministerio de Transporte, 2001).
- *Tasa interna de rendimiento (TIR).* “Es la tasa de descuento por la cual el VPN es igual a cero o la tasa que iguala la suma de los flujos descontados a la inversión inicial”. (Baca, 2006, p 216).
- *Transporte.* “De acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 se define como: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico”. (Ministerio de Transporte, 2013).
- *Transporte público.* “De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica”. (Ministerio de Transporte, 2001).
- *Valor presente neto (VPN).* “Es el valor que resulta de restar la suma de los flujos descontados a la inversión inicial”. (Baca Urbina, 2006, p 214).

## **1.6. DISEÑO METODOLÓGICO**

### **1.6.1. Método de Investigación**

El método de investigación que se utilizó fue inductivo – deductivo. Tuvo una primera fase inductiva en la que se parte de una situación particular porque busca encontrar de manera coherente y lógica las condiciones económicas del municipio de Turmequé y así poder analizar las condiciones de creación de una empresa. Una segunda fase deductiva, el marco general que está dado por los componentes de una evaluación de factibilidad para aplicarlos en un sector empresarial específico, en este caso el transporte especial.

### **1.6.2. Tipo de Estudio**

Para determinar la factibilidad de la creación de una empresa de transportes de servicio especial en el municipio de Turmequé, Boyacá, fue necesario realizarlo mediante un estudio descriptivo, para identificar las características y elementos, y de esta forma encontrar una solución al problema planteado.

### **1.6.3. Metodología**

Para la elaboración del estudio factibilidad de la creación de una empresa de transportes de servicio especial en el municipio de Turmequé, Boyacá, se inició con las siguientes fases o procesos, se realizó un diagnóstico del entorno basado en la recolección de información externa e interna, enseguida se identifican las necesidades u oportunidades del sector del transporte, se define el servicio del transporte especial, luego se toma la información primaria y secundaria derivada del proyecto para conocer el análisis actual del transporte, comportamiento del mercado, la demanda, la oferta, los clientes potenciales y la competencia; se pasa a desarrollar el estudio técnico y organizacional para saber que se necesita para el funcionamiento óptimo de la empresa; teniendo en cuenta a los clientes de la que

para este caso son los transportadores del municipio y a los usuarios institucionales más importantes los cuales son la alcaldía del municipio y las instituciones educativas, después, mediante la estructura financiera determinamos las inversiones, los costos y los gastos del proyecto; y por último con toda la información se hace el estudio de viabilidad y factibilidad del proyecto.

#### 1.6.4. Fuentes de Información

Objetivo	Temas	Fuentes Primarias	Fuentes Secundarias	Instrumento
<b>Elaborar el estudio de mercado que permita identificar la demanda, la oferta, los clientes potenciales y la competencia, con respecto al negocio de transportes en el municipio de Turmequé, Boyacá.</b>	Demanda	Encuesta a transportadores y usuarios institucionales	Libros relacionados con el tema.	Los instrumentos que se van a utilizar para la recolección de las fuentes primarias y secundarias se aplican para todos los objetivos y son los siguientes: Entrevistas a profundidad. Investigación de campo. Guion de la encuesta.
	Oferta		Otros estudios de factibilidad.	
	Clientes potenciales		Sitios web. Registros de la cámara de comercio.	
	Competencia		Ministerio de transporte. Información del municipio de Turmequé. Instituciones educativas de Turmequé.	
<b>Hacer el estudio técnico para conocer los requerimientos o procesos operativos y organizacionales de la empresa.</b>	Localización de la empresa	Encuesta a transportadores y usuarios institucionales	Libros relacionados con el tema.	Fichas de análisis de contenido. Trabajo de campo.
	Estudio administrativo u organizacional		Otros estudios de factibilidad.	
	Estudio operativo		Sitios web. POT municipio de	

			Turmequé. Ministerio de Transporte.	
<b>Determinar el estudio financiero para estimar los costos de operaciones, las inversiones y los gastos requeridos y necesarios para el buen funcionamiento de la empresa.</b>	Inversión inicial	Encuesta a transportadores que trabajan en la zona.	Libros relacionados con el tema. Otros estudios de factibilidad. Ministerio de Transporte	
	Costos operacionales			
	Gastos administrativos, operacionales y de ventas			
	Ingresos			
<b>Realizar la evaluación financiera de viabilidad y factibilidad del proyecto para determinar la sostenibilidad de la empresa en el tiempo.</b>	Estados financieros	Consulta a expertos en formulación o evaluación de proyecto en el área de transporte	Libros relacionados con el tema. Otros estudios de factibilidad.	
	Valor presente neto			
	Tasa interna de retorno			
	Calcular el costo promedio de capital para el proyecto			

Elaboración propia

### **1.6.5. Población**

La población que se tuvo en cuenta para la realización de este trabajo de grado fueron los 45 transportadores que prestan el servicio del transporte en el municipio de Turmequé, Boyacá y los usuarios institucionales que para el proyecto serían las diez (10) alcaldías y las veintitrés (23) instituciones educativas que se encuentren dentro de los municipio que conforman la Provincia de Márquez en el departamento de Boyacá. Para efectos del trabajo se optó por desarrollar un censo poblacional.

### **1.6.6. Instrumentos de Recolección de Información**

Los instrumentos de recolección de información que se utilizaron son encuestas estructuradas para los transportadores de servicio especial de pasajeros del municipio de Turmequé y mediante una entrevista en profundidad se obtuvo la información de los usuarios institucionales, cada uno de estos instrumentos de recolección de información con el propósito de obtener respuestas que sirvan para el estudio.

### **1.6.7. Tratamiento de la Información**

Una vez obtenida la información a través de encuestas, se somete análisis estadístico de manera cuantitativa, descriptiva y deductiva. De los resultados de la información se ordenan para empezar a desarrollar el trabajo de grado.

## **2. ESTUDIO DE MERCADO**

### **2.1. ANÁLISIS DE LA INFORMACION RECOLECTADA EN LA PROVINCIA DE MÁRQUEZ**

Para obtener información relevante en el estudio fue necesario recopilar y analizar los datos que nos brindaron las encuestas y las entrevistas en profundidad que se hicieron a los transportadores de servicio especial de pasajeros del Municipio de Turmequé y a los usuarios institucionales del proyecto, las alcaldías y las instituciones educativas localizadas en la Provincia de Márquez.

#### **2.1.1. Análisis de la Información Recolectada a los Transportadores de Servicio Especial de Pasajeros del Municipio de Turmequé**

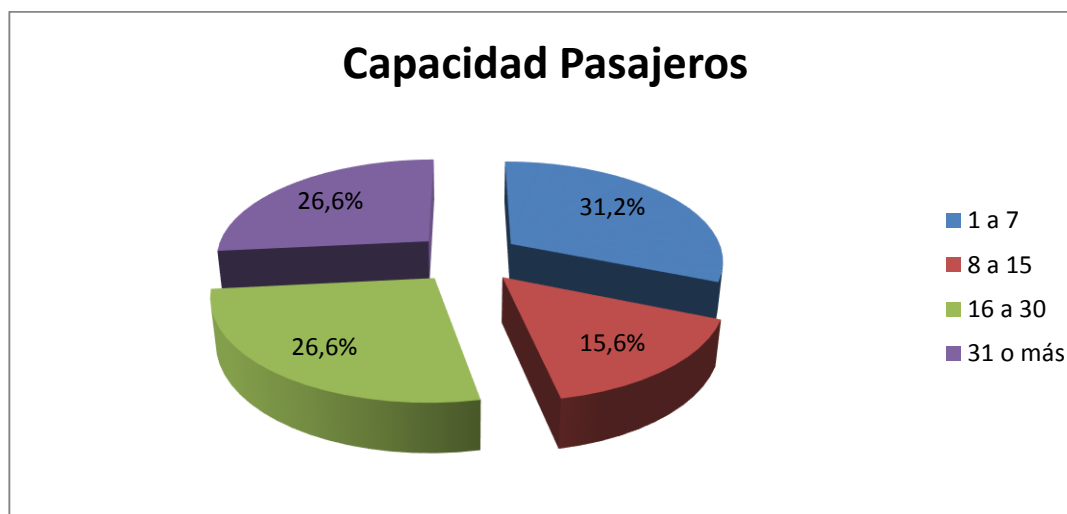
Mediante la aplicación de la encuesta (ver Anexo 1) a los transportadores de servicio especial de pasajeros del Municipio de Turmequé, se pretendió determinar la capacidad que tienen cada uno de los carros con los que realizan actualmente el servicio de transporte, si están vinculados a una empresa de transportes, que características y necesidades tienen. Las encuestas se aplicaron de forma personal por el autor del proyecto, es decir por contacto directo con cada uno de los 45 transportadores. Los cuales proporcionaron los siguientes resultados:

De acuerdo a los datos arrojados por la encuesta a los transportadores del municipio de Turmequé, con respecto a la capacidad de pasajeros que tienen los vehículos con los cuales prestan el servicio de transporte, se determina que el 31,2 % tienen vehículos con capacidad de 1 a 7 pasajeros, hay dos grupos importantes los que tienen capacidad de 16 a 30 pasajeros y 31 o más pasajeros cada uno con el 26,6 %, y con el menor porcentaje del 15,6 % los vehículos que tienen capacidad de 8 a 15 pasajeros. (Ver Grafica 1). Se pudo observar que para el servicio de transporte especial se necesitan vehículos con diferentes opciones en cuanto a la



capacidad de pasajeros para poder tener una variada demanda en este tipo de transporte y poder tener una cualidad diferenciadora en cuanto a la competencia.

Grafica 1. Capacidad de Pasajeros



Fuente: El autor

Tabla 1. ¿En este momento trabajo cómo?

TRABAJA COMO	ENCUESTAS	PORCENTAJE
Vinculado a una Empresa	27	60 %
Independiente	18	40 %
TOTAL	45	100 %

Fuente: El autor

De los 45 transportadores del municipio de Turmequé, el 60 % de ellos trabajan vinculados a una empresa y el 40 % restante trabajan de manera informal debido a que no han tenido la oportunidad de vincularse a ninguna empresa. (Ver Tabla 1). Lo cual es muy favorable para el estudio debido a que se evidencia una oportunidad para empezar vinculando a la empresa los vehículos que en este momento están trabajando de manera independiente e informal.

La siguiente información que se tabuló y analizo de la encuesta solo le corresponden a los transportadores que están vinculados a alguna empresa para determinar los beneficios y las necesidades que tienen.

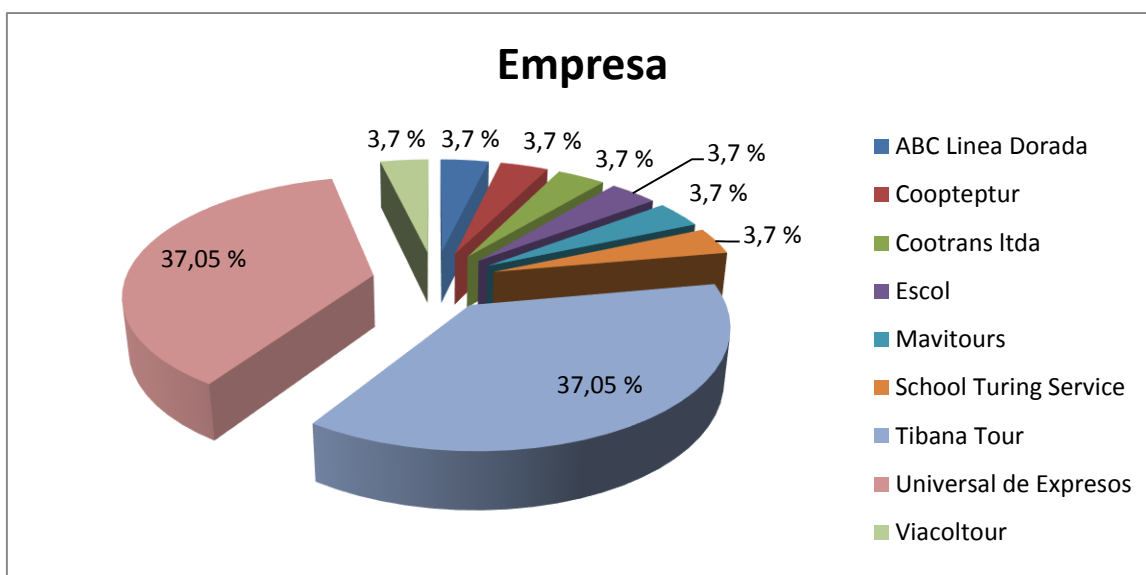
Tabla 2. ¿A qué empresa está vinculado?

<b>EMPRESA</b>	<b>ENCUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
ABC Línea Dorada	1	3,7 %
Cooteptur	1	3,7 %
Cootrans Ltda	1	3,7 %
Escol	1	3,7 %
Mavitours	1	3,7 %
School Turing Service	1	3,7 %
Tibana Tour	10	37,05 %
Universal de Expresos	10	37,05 %
Viacoltour	1	3,7 %
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>100 %</b>

Fuente: El autor

En cuanto a las empresas en las cuales están vinculados los transportadores se puede ver que hay 9 empresas diferentes, pero de estas hay dos que tienen gran importancia (Tibana Tour y Universal de Expresos), puesto que cada una de ellas cuenta con un 37,05 % del total de los vehículos de los transportadores que en este momento están pagando alguna cuota de afiliación. Debido a que Tibana Tour es la empresa que cuenta con la sede más cercana y Universal de Expresos fue la primera empresa en traer carros de este tipo de servicios al Municipio; las otras 7 empresas sólo tienen afiliado a un carro y su participación solo es del 3,7 % cada una, lo cual no tiene relevancia. Estos transportadores que están afiliados con diferentes empresas lo hacen porque es la única manera de poder trabajar formalmente en la prestación del servicio de transporte especial de pasajeros. (Ver Tabla2).

Grafica 2. Empresa a la cual está vinculado



Fuente: El Autor

El 100 % de los 27 transportadores que están vinculados con alguna empresa tienen que pagarle una cuota a dicha organización para que puedan prestar el servicio de transporte formalmente

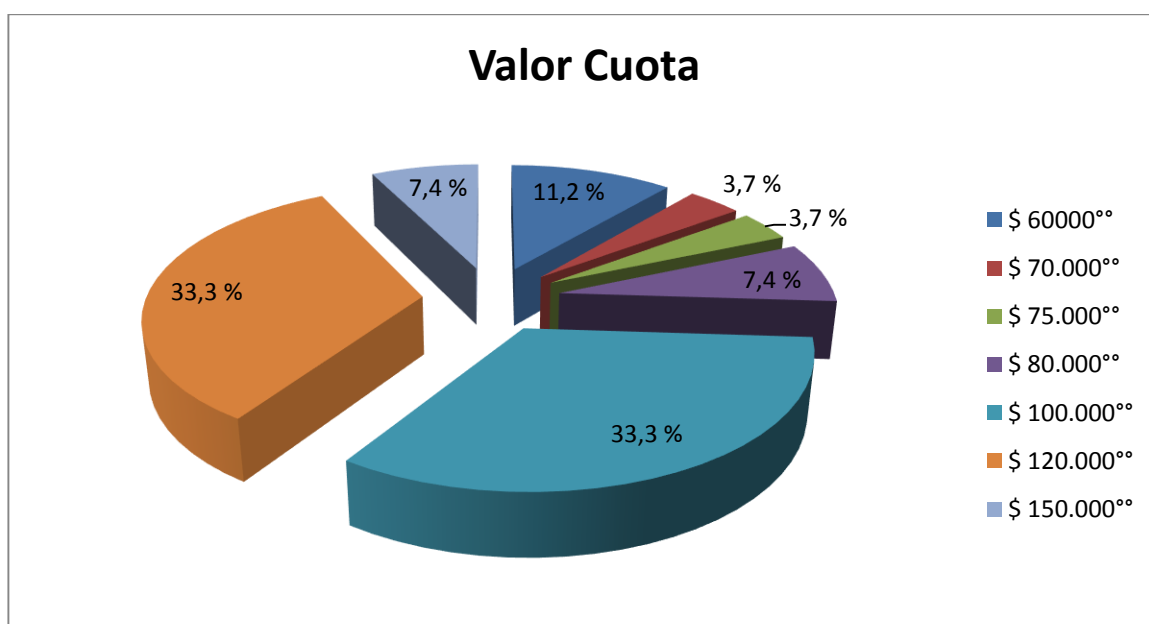
Tabla 3. ¿Valor de la cuota?

VALOR CUOTA	ENCUESTAS	PORCNETAJE
\$ 60.000 <sup>oo</sup>	3	11,2 %
\$ 70.000 <sup>oo</sup>	1	3,7 %
\$ 75.000 <sup>oo</sup>	1	3,7 %
\$ 80.000 <sup>oo</sup>	2	7,4 %
\$ 100.000 <sup>oo</sup>	9	33,3 %
\$ 120.000 <sup>oo</sup>	9	33,3 %
\$ 150.000 <sup>oo</sup>	2	7,4 %
TOTAL	27	100 %

Fuente: El autor

El valor de la cuota que pagan los transportadores oscila entre los \$ 60.000°° y los \$ 150.000°°, esta cuota depende básicamente de la capacidad de pasajeros que tenga el carro por el cual está pagando, entre más capacidad mayor es el valor de la cuota, donde el 33,3 % de los encuestados pagan \$ 100.000°° buses con capacidad entre 16 y 30 pasajeros, otro 33,3 % paga \$ 120.000°° buses con capacidad para más de 30 pasajeros los cuales están afiliados en las empresas que tienen mayor participación en el estudio (Tibana Tour y Universal de Expresos). Según los datos de la encuesta el 11,2 % pagan \$ 60.000°°, seguido por el 7,4 % que son los que pagan \$ 150.000°° buses también con capacidad de más de 30 pasajeros y las cuotas de \$ 70.000°° y \$ 75.000°° cada una con una participación del 3,7 %. (Ver Grafica 3). La cuota que pagan los transportadores de acuerdo con la capacidad de pasajeros que tenga cada vehículo no varía de manera considerable entre las diferentes empresas, permite concluir en el estudio que la vinculación de estos transportadores a la nueva empresa dependerá de las características diferenciadoras que esta les ofrezca para satisfacer sus necesidades.

Grafica 3. Valor de la cuota



Fuente: El Autor

Además, el 100 % de los transportadores tienen que pagar mensualmente esta cuota y el único concepto que involucra este pago es por rodamiento, ninguna de las empresas en las cuales están afiliados les incluyen otros conceptos ni servicios dentro de la cuota.

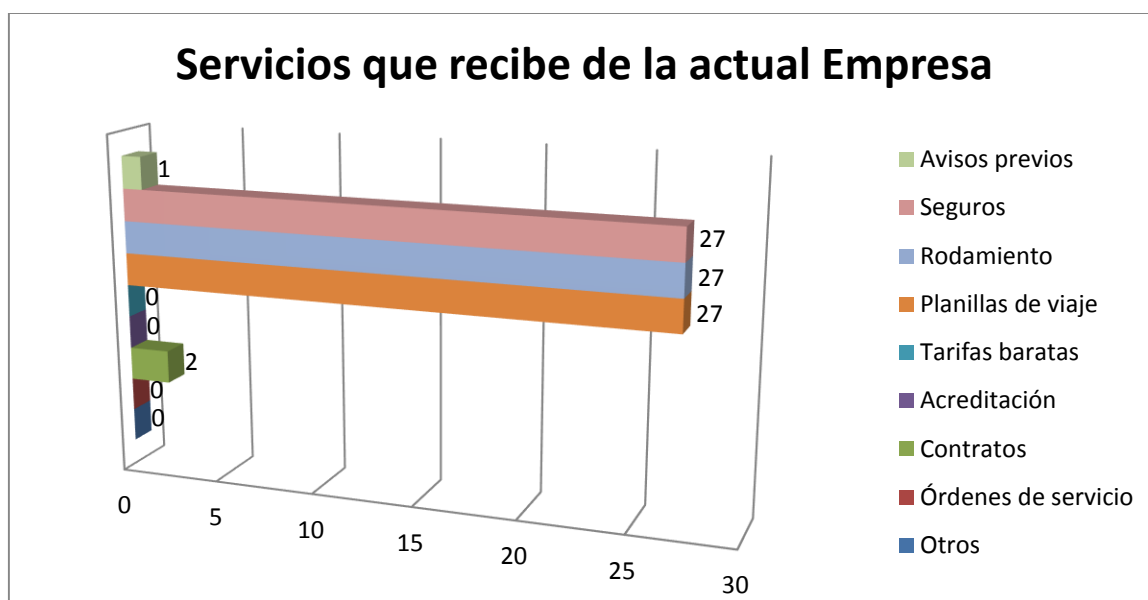
Para determinar qué servicios reciben de la empresa actual, todas las empresas dan seguros, rodamiento y planillas de viaje, porque es una obligación de la empresa proveer de estos servicios a sus afiliados y la empresa le cobra por separado cada uno. El rodamiento lo pagan mensualmente, los seguros cada año y las planillas de viaje según la necesidad de los transportadores, por otro lado vemos que sólo una empresa le da previo aviso para el pago de impuestos y SOAT, y las empresas Escol y School Turing Service que como vemos sólo tienen afiliados a un bus cada una les ofrecen contratos a sus afiliados de los cuales les cobran un porcentaje por contrato y son las que más caro cobran sus rodamientos. (Ver Tabla 4 y Grafica 4).

Tabla 4. ¿Qué servicios recibe de la empresa actual?

SERVICIOS	ENCUESTAS
Avisos previos pago impuestos y SOAT	1
Seguros	27
Rodamiento	27
Planillas de Viaje	27
Tarifas Baratas	0
Acreditación	0
Contratos	2
Ordenes de Servicio	0
Otros	0

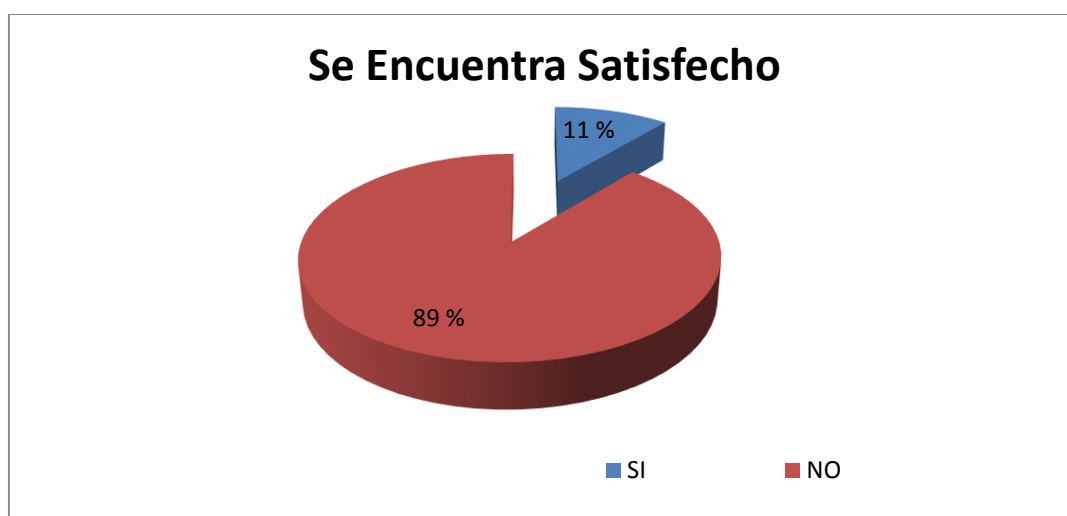
Fuente: El autor

Grafica 4. Servicios que recibe de la actual empresa



Fuente: El Autor

Grafica 5. Se encuentra satisfecho



Fuente: El autor

Como muestran las encuestas el 89 % de los transportadores vinculados a una empresa no están satisfechos con los servicios y beneficios que les ofrecen las empresas en las cuales están vinculados actualmente. (Ver Grafica 5). Esto refleja la inconformidad presentado por los transportadores con respecto a la situación actual

que viven con las empresas en las que están vinculados. Es favorable para el proyecto, puesto que la creación de una nueva empresa que les dé más beneficios y servicios a sus afiliados será referente en la vinculación de estos transportadores.

Grafica 6. Nueva empresa



Fuente: El autor

El 100 % de los 45 transportadores que hay en el municipio de Turmequé estarían dispuestos a formar parte de una nueva empresa de transporte especial con sede principal en este municipio. (Ver Grafica 6). La intención unánime de los transportadores de vincularse con la nueva empresa es importante para el estudio porque sugiere que esto causaría efectos en el aumento de sus ingresos y una mejor organización en la prestación del servicio del transporte especial de pasajeros en el Municipio.

Los beneficios que esperan recibir de la nueva empresa de transporte, son un mayor respaldo de la empresa, una mejora de sus ingresos, disminuir los costos y gastos para la prestación del servicio de transporte, nuevas oportunidades de trabajo, otro beneficio que varios de los encuestados nos propusieron es que haya un fondo mutuo de la empresa para las necesidades de los transportadores.

También, sobre el cubrimiento de la empresa todos prefieren que sea a nivel nacional para evitar alguna clase de limitación en la prestación del servicio de transporte, ya que en algunas oportunidades ellos tienen que realizar viajes a otras zonas del país.

Tabla 5. ¿Estaría dispuesto a pagar una cuota mensual por la vinculación a la nueva empresa de transporte?

<b>PAGARIA UN CUOTA</b>	<b>ENCUESTAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	45	100 %
NO	0	0 %
TOTAL	45	100 %

Fuente: El autor

Los 45 transportadores encuestados estarían dispuestos a pagar una cuota mensual por la vinculación a la nueva empresa de transporte. (Ver Tabla 5).

Tabla 6. ¿Cuál valor mensual estaría dispuesto a pagar?

<b>VALOR QUE PAGARIA</b>	<b>ENCUESTAS</b>	<b>PORCNETAJE</b>
De \$ 30.000°° a \$ 59.999°°	17	37,8 %
De \$ 60.000°° a \$ 89.999°°	11	24,4 %
De \$ 90.000°° a \$ 119.999°°	13	28,9 %
De \$ 120.000°° a \$ 149.999°°	4	8,9 %
De \$ 150.000°° o más	0	0 %
TOTAL	45	100 %

Fuente: El autor

El 37,8 % pagarían mensualmente entre \$ 30.000°° y \$ 59.999°°, seguido por 28,9 % que estarían dispuestos a pagar entre \$ 90.000°° y \$ 119.999°°, mientras que un 24,4 % manifiestan pagar entre \$ 60.000°° y \$ 89.900°°, el otro 8,9 % pagaría una cuota que oscile entre \$ 120.000°° y \$ 149.999°° y nadie está dispuesto a pagar más de \$ 150.000°°. (Ver Tabla 6). Estos valores los respondieron de acuerdo a la



capacidad que tiene cada uno de sus vehículos y con una tarifa igual o más económica de la que están pagando actualmente. Según la información suministrada en las encuestas los transportadores estarían dispuestos a pagar una cuota mensual en la nueva empresa similar a los precios que están en el mercado, lo importante para ellos es contar con un mayor respaldo de la nueva empresa con mejores beneficios y servicios.

La conclusión del análisis de la información recolectada a los transportadores de servicio especial de pasajeros del Municipio de Turmequé, evidencia que la mayoría apoyan que este Municipio cuente con una nueva empresa de transporte especial legalmente constituida para mejorar la confianza entre sus afiliados, la cual permita organizar y formalizar el servicio de transporte especial de pasajeros dentro del municipio, que tenga la infraestructura apropiada para la prestación del servicio de transporte y que tenga en cuenta las sugerencias de los transportadores para ser una empresa diferenciadora en cuanto a los beneficios y servicios que les preste la nueva empresa y entender mejor el mercado.

### **2.1.2. Análisis de la Información Recolectada a los Usuarios Institucionales de la Provincia de Márquez**

Las entrevistas a profundidad que se aplicaron con las alcaldías e instituciones educativas que se encuentren dentro del municipio que conforman la Provincia de Márquez en el departamento de Boyacá, los usuarios institucionales (ver Anexo 2 y Anexo 3), nos permitió determinar las diferentes necesidades del transporte especial y la frecuencia con la que los utilizan, para hacer el siguiente análisis.

### 2.1.2.1. Instituciones Educativas

Tabla 7. Instituciones Educativas por Municipio

MUNICIPIO	INSTITUCIONES EDUCATIVAS	ESTUDIANTES
<b>TURMEQUÉ</b>	I.E. Diego de Torres	640
	I.E. Técnico Industrial	864
	I.E. Teguanegue	210
	<b>Total Estudiantes</b>	<b>1714</b>
Porcentaje de Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar		55%
<b>Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar (Usuarios potenciales)</b>		<b>943</b>
<b>UMBITA</b>	I.E. Técnica San Ignacio	635
	I.E. Técnica Agropecuaria	388
	I.E. Divino Niño	296
	I.E. San Isidro	241
<b>Total Estudiantes</b>		<b>1560</b>
Porcentaje de Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar		47%
<b>Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar (Usuarios potenciales)</b>		<b>734</b>
<b>NUEVO COLON</b>	I.E. Nuestra Señora de la Antigua	820
	I.E. Llano Grande	307
<b>Total Estudiantes</b>		<b>1127</b>
Porcentaje de Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar		51%
<b>Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar (Usuarios potenciales)</b>		<b>575</b>
<b>TIBANA</b>	I.E. Gustavo Romero Hernández	1185
	I.E. Andrés Romero Arévalo	194
	I.E. Supaneca	353
<b>Total Estudiantes</b>		<b>1732</b>
Porcentaje de Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar		40%
<b>Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar (Usuarios potenciales)</b>		<b>693</b>
<b>JENESANO</b>	I.E.T. Comercial	1327
<b>Total Estudiantes</b>		<b>1327</b>
Porcentaje de Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar		38%
<b>Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar</b>		<b>505</b>
<b>BOYACÁ</b>	I.E. de Boyacá	559
	I.E. San Isidro	419
<b>Total Estudiantes</b>		<b>978</b>
Porcentaje de Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar		54%
<b>Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar (Usuarios potenciales)</b>		<b>529</b>

RAMIRIQUI	I.E.T. José Ignacio de Márquez	1601
	I.E. Naguata	253
	I.E. Agropecuaria el Escobal	352
Total Estudiantes		2206
Porcentaje de Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar		37%
Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar (Usuarios potenciales)		817
VIRACACHA	I.E. Técnica Agropecuaria	591
	Total Estudiantes	591
	Porcentaje de Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar	62%
Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar (Usuarios potenciales)		367
CIENEGA	I.E. José Cayetano Vásquez	816
	I.E. Santo Domingo Savio	198
	Total Estudiantes	1014
Porcentaje de Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar		53%
Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar (Usuarios potenciales)		538
RONDON	I.E. Rancho Grande	215
	I.E.T. Agropecuaria San Rafael	333
	Total Estudiantes	548
Porcentaje de Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar		35%
Estudiantes que Utilizan Transporte Escolar (Usuarios potenciales)		192

Fuente: El autor

Actualmente hay 12797 estudiantes matriculados en las 23 instituciones educativas que se encuentran dentro de la Provincia de Márquez donde aproximadamente el 48 % de estos utilizan el servicio de transporte escolar, provenientes de todas las veredas de cada uno de los municipios que conforman esta provincia. (Ver Tabla 7)

Además del transporte escolar, las instituciones educativas utilizan el servicio de transporte especial en salidas pedagógicas y/o recreativas, desplazamiento a actividades académicas, deportivas o integración de los estudiantes, para representar a las instituciones como en pruebas de conocimiento, grupos de danzas y banda marcial, capacitaciones de docentes, para la participación de los estudiantes con los programas del SENA y los trámites de la situación militar. La frecuencia con la cual se utilizan este tipo de servicio es de tres veces al mes.

El modo de contratación que se utiliza en las instituciones educativas es de forma directa, es bueno resaltar que en varias ocasiones pese a que el servicio de transporte es para los estudiantes, los encargados de contratar son las alcaldías de los municipios o los mismos padres de familia.

La mayoría de las instituciones manifiestan que les gustaría que una empresa de transporte especial de la provincia se encargara de proveerle estos servicios porque mejoraría la calidad del servicio de transporte para sus estudiantes, habría más confianza, respaldo y seguridad en la obtención de este y la contratación para las distintas ocasiones cuando se necesite el servicio sería más fácil y con más garantías.

#### **2.1.2.2. Alcaldías de la Provincia de Márquez**

La provincia de Márquez está ubicada en departamento de Boyacá y conformada por diez Municipios: Turmequé, Umbita, Nuevo Colon, Tibana, Jenesano, Boyacá, Ramiriquí, Cienega, Viracacha y Rondón.

Todos los Municipios de esta provincia utilizan el servicio de transporte especial principalmente en el transporte escolar de los estudiantes de las diferentes instituciones educativas, cuando estos estudiantes van a representar a el municipio en otras partes, en actividades donde se involucre o integre la comunidad, para el desarrollo de diferentes eventos culturales y en los desplazamientos de los funcionarios de la administración o las juntas de acción comunal a diferentes capacitaciones o eventos donde representen al municipio.

Los proveedores de estos servicios son los transportadores de cada uno de estos municipios. Aunque se encuentran satisfechos con estos proveedores se presentan muchas dificultades a la hora de la contratación de este servicio.

Los estudiantes que en este momento están beneficiados con el servicio de transporte escolar por intermedio de las alcaldías que conforman la Provincia de Márquez son 5893. (Ver Tabla 7). Los inconvenientes más relevantes en este tipo de servicio es la contratación debido a que se tiene que hacer por intermedio de otra empresa que si está organizada y si hay algún tipo de queja sobre el servicio no hay un conducto regular para dar alguna clase de seguimiento.

El modo de contratación que utiliza la alcaldía para servicios de transporte especial es por medio de una convocatoria de selección abreviada de menor cuantía.

Las ventajas que tendría el Municipio de Turmequé si una empresa local de transporte especial se encargara de prestarle este tipo de servicios serían una mejor y más confiable forma de contratar, se tendría todos los requisitos de papelería al día, variedad de vehículos disponibles según la necesidad, una mejor organización del servicio de transporte y más cobertura.

Los requisitos que se evalúan o exigen para la elección del proveedor del transporte especial en el Municipio de Turmequé son, que sea una empresa conformada legalmente y que en su actividad económica exista precisamente la prestación de servicios de transporte especial.

## **2.2. DEMANDA**

### **2.2.1. Perfil del Consumidor**

El estudio de mercado permite determinar que la capacidad de los vehículos que utilizan los transportadores del Municipio de Turmequé, son de 1 a 7 pasajeros con un 31,2 %, seguido de los vehículos con capacidad de 16 a 30 pasajeros y de 31 o más pasajeros cada uno con una participación de 26,6 % y de 8 a 15 pasajeros con un 15,6 % del total de los transportadores encuestados, de estos resultados el

60 % de los vehículos están vinculados formalmente a una empresa y 40 % que son 18 vehículos trabajan como independientes (Ver Grafica 1), donde la gran mayoría de estos vehículos tienen una capacidad de 1 a 7 pasajeros y de 8 a 15 pasajeros. Lo que da entender que es muy favorable para el proyecto, ya que hay un considerable número de transportadores que no están vinculados formalmente con una empresa de transporte.

Mientras que de los 27 vehículos que están vinculados, las empresas Universal de Expresos y Tibana Tuor cada una cuenta con 37,05 % de los vehículos afiliados de los transportadores del Municipio de Turmequé, las otras 7 empresas de transporte que se nombran en el estudio tienen de a 1 solo vehículo afiliado. (Ver Tabla 2). Los dueños de estos vehículos tienen que pagar mensualmente una cuota a la empresa de la cual solo le representa el ítem de rodamiento (Ver Tabla 3), los beneficios o servicios que estos reciben de las empresas en las cuales están vinculados son solo los básicos (rodamientos, seguros y planillas de viaje), los cuales tienen que pagar por separado directamente a la empresa y según las necesidades de cada uno de los propietarios de los vehículos.

El 89 % de los transportadores del municipio de Turmequé no se encuentran satisfechos con los servicios y beneficios que les ofrece la actual empresa en la que se encuentran vinculados (Ver Grafica 5), los argumentos por las cuales hay insatisfacción en principal medida se debe a que no tienen ninguna clase de respaldo, la sede de la empresa está muy lejos, lo único que hace la empresa es cobrar, no reciben ningún beneficio y el rodamiento es muy costoso, y pese a que el 11 % están satisfechos con la empresa también dicen que le es muy difícil estar vinculados en la empresa debido a la lejanía de la sede.

### 2.2.2. Nivel de Interés en Formar parte de una nueva Empresa de Transporte Especial

El 100 % de los 45 transportadores que hay en el municipio de Turmequé estarían dispuestos a formar parte de una nueva empresa de transporte especial con sede principal en este municipio (Ver Grafica 6), las razones que motivan este interés unánime, son porque para ellos es mejor tener la empresa dentro del mismo municipio, se va a contribuir con el progreso del pueblo, el servicio de transporte se va a organizar, vendrán nuevas oportunidades de trabajo, se va a prestar un mejor servicio y se formalizara el servicio del transporte dentro del municipio de Turmequé.

### 2.2.3. Nivel de Precios

El nivel de precios se basa en lo que pagan mensualmente los transportadores del municipio de Turmequé en el año 2015 a las empresas en las cuales están vinculados, con base a la información suministrada en las encuestas y corroborada por las empresas. Como podemos ver el rango de precios que pagan los propietarios de los vehículos que trabajan en el municipio está entre \$ 60.000°° y \$ 150.000°°, básicamente el precio se determina de acuerdo a la capacidad de pasajeros que tenga cada vehículo. (Ver Tabla 8). Precios que fueron tomados en cuenta para realizar el estudio para tener una proyección real.

Tabla 8. Nivel de precios

CAPACIDAD DE PASAJEROS	RANGO DE PRECIO
De 1 a 7	Entre \$ 60.000°° y \$ 70.000°°
De 8 a 15	Entre \$ 60.000°° y \$ 80.000°°
De 16 a 30	Entre \$ 90.000°° y \$ 110.000°°
31 o más	Entre \$ 120.000°° y \$ 150.000°°

Fuente: El autor

#### **2.2.4. Cuantificación de la Demanda**

La demanda total del servicio de transporte especial se cuantifica con los 45 transportadores que actualmente tienen sus vehículos trabajando en el Municipio de Turmequé. Y por otra parte con los clientes institucionales del proyecto a los cuales se les puede suplir necesidades del transporte escolar, de las instituciones 23 educativas y las 10 Alcaldías que se encuentran dentro de la Provincia de Márquez. (Ver Tabla 11)

### **2.3. OFERTA**

#### **2.3.1. Ubicación de la Competencia**

En Colombia se encuentran más de 1200 empresas habilitadas para la prestación del servicio de transporte de pasajeros especial. (Ministerio de Transporte, 2014). Las cuales tienen el derecho de vincular vehículos en cualquier parte del territorio nacional a sus empresas, de acuerdo a los cupos asignados por el Ministerio de Transporte los cuales son dados en base a las necesidades y el cumplimiento de estas empresas.

En el departamento de Boyacá se encuentran ubicadas 67 sedes principales de las 1200 empresas habilitadas en el país, en el municipio de Turmequé no hay ninguna empresa ni con sede principal, ni sucursal habilitada para prestar servicio de transporte. (Ministerio de Transporte, 2014).

En cuanto a las 9 empresas que tienen vinculados los vehículos de los transportadores que proveen el servicio en el Municipio de Turmequé, hay 6 empresas ubicadas en la ciudad de Bogotá, 1 ubicada en el municipio de Tibana (Boyacá) que es la que tiene la sede más cercana a Turmequé, 1 ubicada en el



departamento de Valle del Cauca y otra empresa en el Departamento de Norte de Santander. (Ver Tabla 9).

Tabla 9. Ubicación de la competencia

<b>EMPRESA</b>	<b>UBICACIÓN</b>
ABC Línea Dorada	Valle del Cauca
Cooteptur	Bogotá
Cootrans Ltda	Norte de Santander
Escol	Bogotá
Mavitours	Bogotá
School Turing Service	Bogotá
Tibana Tour	Tibana (Boyacá)
Universal de Expresos	Bogotá
Viacoltour	Bogotá

Fuente: (Ministerio de Transporte, 2014)

### **2.3.2. Fortalezas de la Competencia**

La principal fortaleza que tienen todas las empresas prestadoras del servicio de transporte especial es la habilitación concedida por el Ministerio de Transporte la cual si no hay una buena justificación para aplicar a esta habilitación es muy difícil que se la concedan, además, muchas de estas empresas cuentan con bastante trayectoria y reconocimiento a nivel nacional.

### **2.3.3. Deficiencias de la Competencia**

La deficiencia más significativa de estas empresas es la lejanía de sus sedes principales del municipio de Turmequé, lo cual le dificulta mucho a los transportadores adquirir y pagar los diferentes servicios que les brinda la empresa, también, no les ofrecen ningún respaldo o beneficios a los transportadores que

tienen sus vehículos vinculados y proveen este servicio en el municipio, además, la mayoría de estas empresas no tienen cupos disponibles para vincular más vehículos.

Lo cual evidencia la necesidad de crear una empresa de transporte de servicio especial local que supla las exigencias de los transportadores y los clientes institucionales.

## **2.4. MERCADO OBJETIVO**

### **2.4.1. Caracterización del Mercado**

Se busca describir las características generales y la delimitación del mercado, el cual será el mercado meta que se atenderá de acuerdo a las necesidades del consumidor, buscando determinar su caracterización, su tamaño y su localización.

### **2.4.2. Localización del Mercado**

Para el inicio del proyecto se determina la localización del mercado ubicado en el departamento de Boyacá, más específicamente en el Municipio de Turmequé lugar donde se encuentran concentrados los transportadores que requieren un nuevo y mejorado servicio. Y los usuarios institucionales del proyecto ubicados dentro de la Provincia de Márquez los cuales tienen la necesidad del servicio de transporte especial de pasajeros.

### **2.4.3. Consumidores y Tamaño del Mercado**

Los consumidores iniciales del proyecto serán los transportadores del Municipio de Turmequé que prestan el servicio de transporte especial a los usuarios institucionales y a las personas que necesiten en su momento de este tipo de servicio.

El tamaño del mercado para iniciar serán los 45 transportadores a los que se les hizo las encuestas y estarían dispuestos a pagar una cuota mensual por los servicios que les ofrece la empresa de Transportes ubicada en el Municipio de Turmequé. Las 23 instituciones educativas que se encuentran en la Provincia de Márquez, así como las 10 alcaldías que la conforman los cuales contratan servicio de transporte escolar y especial de pasajeros.

### 3. ESTUDIO TÉCNICO

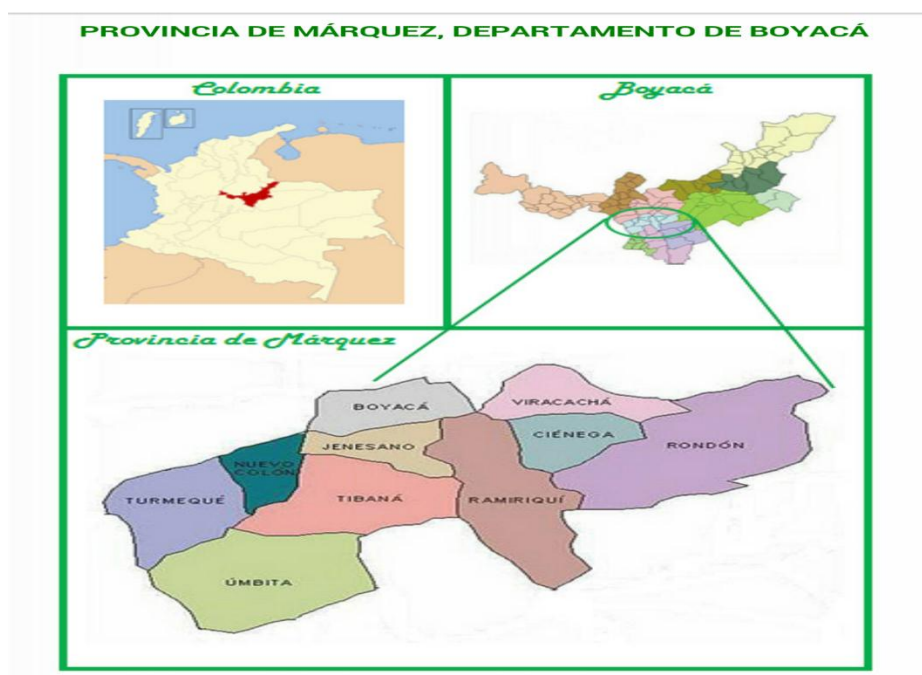
Teniendo en cuenta las características de la demanda y la oferta determinadas en el estudio de mercado, permitirá estipular aspectos importantes como la localización del proyecto, el tamaño, las inversiones en activos fijos y el proceso para la habilitación otorgada por el ministerio de transporte y posterior capacidad de cupos disponibles para el funcionamiento de la empresa.

#### 3.1. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

##### 3.1.1. Macro Localización

El proyecto se desarrolló en el departamento de Boyacá, más específicamente en la Provincia de Márquez donde se ubicaron los clientes institucionales.

Grafica 7. Provincia de Márquez - Departamento de Boyacá

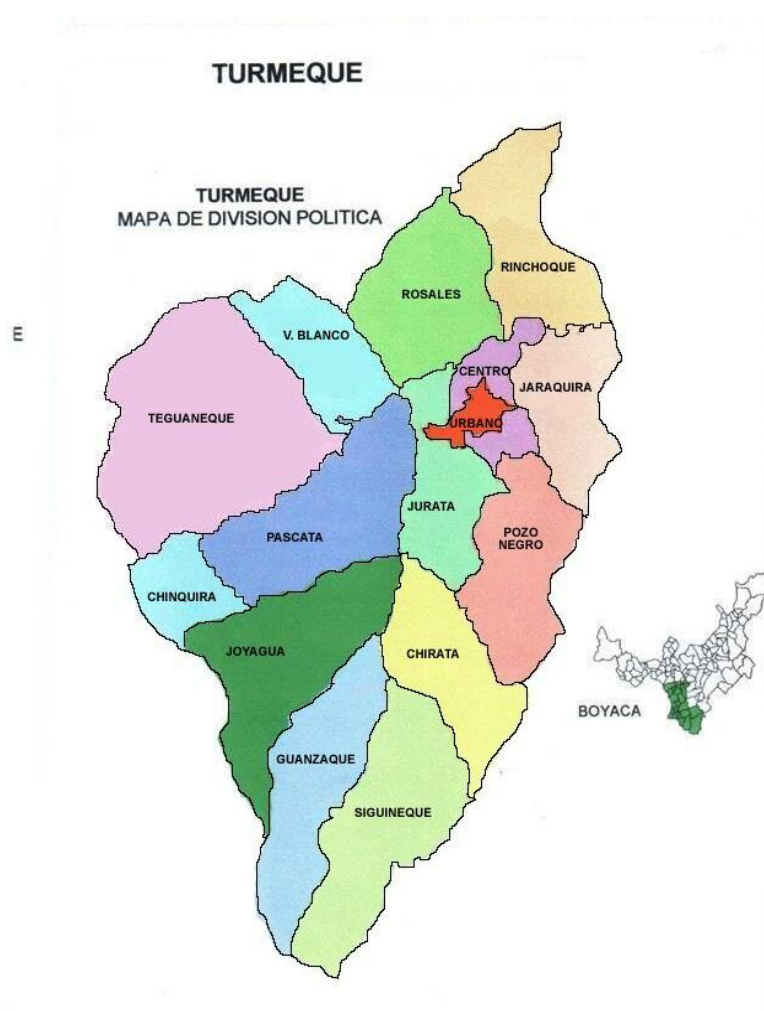


Fuente: (Boyacá Cultural, 2015)

### 3.1.2. Micro Localización

La ubicación de la empresa será en el Municipio de Turmequé (Boyacá), en el barrio centro, dirección calle 3 # 3 - 47, cuyo canon de arrendamiento será de un monto de quinientos mil pesos mcte. (\$ 500.000<sup>oo</sup>) mensuales, en un sector que es muy comercial ya que está dentro de la calle principal para acceder al parque principal del municipio, un punto estratégico para la empresa.

Grafica 8. Municipio de Turmequé



Fuente: (Alcaldía Turmequé - Boyacá, 2014)

## **3.2. TAMAÑO DEL PROYECTO**

Para determinar el tamaño de la nueva empresa de transporte de servicio especial se tomó en cuenta los siguientes factores, que son de gran importancia dentro del desarrollo de este estudio de factibilidad.

### **3.2.1. Demanda**

La demanda de la empresa de transporte de servicio especial de pasajeros en el Municipio de Turmequé presenta un camino viable para la creación de la nueva empresa de servicios especiales, el mercado es altamente atractivo debido a la información obtenida en la investigación de campo que se determinó que el 100% de los transportadores del municipio están dispuestos a vincularse a la nueva empresa, y la mayoría de los usuarios institucionales que se encuentran en la Provincia de Márquez tienen la necesidad de suplir el transporte especial de pasajeros con una empresa de transporte local que les genere confianza y esté debidamente constituida. Situación que muestra claramente que el servicio que desea ofertar la nueva unidad productora es aceptada por los futuros usuarios del proyecto.

### **3.2.2. Recursos Financieros**

La disponibilidad de los recursos financieros se encuentra dentro de los parámetros aceptables, puesto que la inversión será cubierta con recursos de inversionistas que están interesados en el proyecto y además están relacionados con el servicio de transporte.

### **3.3. PROCESO PARA LA HABILITACION Y AUTORIZACIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS**

#### **3.3.1. Condiciones y Requisitos. Decreto 174 de 2001 – Artículo 13. (Ministerio de Transporte, 2001)**

Requisitos. Para obtener la habilitación y la autorización para la prestación del servicio en la modalidad del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 1o. del presente decreto:

**3.3.1.1.** Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal.

**3.3.1.2.** Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

**3.3.1.3.** Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.

**3.3.1.4.** Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

**3.3.1.5.** Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.

**3.3.1.6** Descripción y diseño de los distintivos de la empresa. (Ver Anexo 4)

**3.3.1.7.** Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de reposición del parque automotor, con que contará la empresa.

**3.3.1.8.** Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

**3.3.1.9.** Sistema de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los vehículos.

**3.3.1.10.** Balance general inicial.

**3.3.1.11.** Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido el cual no será inferior a trescientos (300) smmlv.

**3.3.1.12.** Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas.

**3.3.1.13.** Duplicado al carbón de la consignación a favor del Ministerio de Transporte por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora.

Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos dentro de un término no superior a seis (6) meses improrrogables contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario esta será revocada.



### **3.4. MUEBES Y EQUIPOS**

#### **3.4.1. Cuantificación de Equipos Requeridos para el Proyecto**

La empresa inicialmente contará con una sede principal, la cual para su óptimo funcionamiento necesita los siguientes equipos, con el fin de buscar una atención y comunicación con sus clientes y empleados.

- Tres computadores de escritorio
- Tres computadores portátil
- Una impresora multifuncional
- Cuatro teléfonos celulares
- Un televisor

#### **3.4.2. Cuantificación de Muebles Requeridos para el Proyecto**

Con el fin de ofrecer un espacio agradable a los clientes y cómodo para las personas que van a trabajar en la empresa se requieren los siguientes muebles:

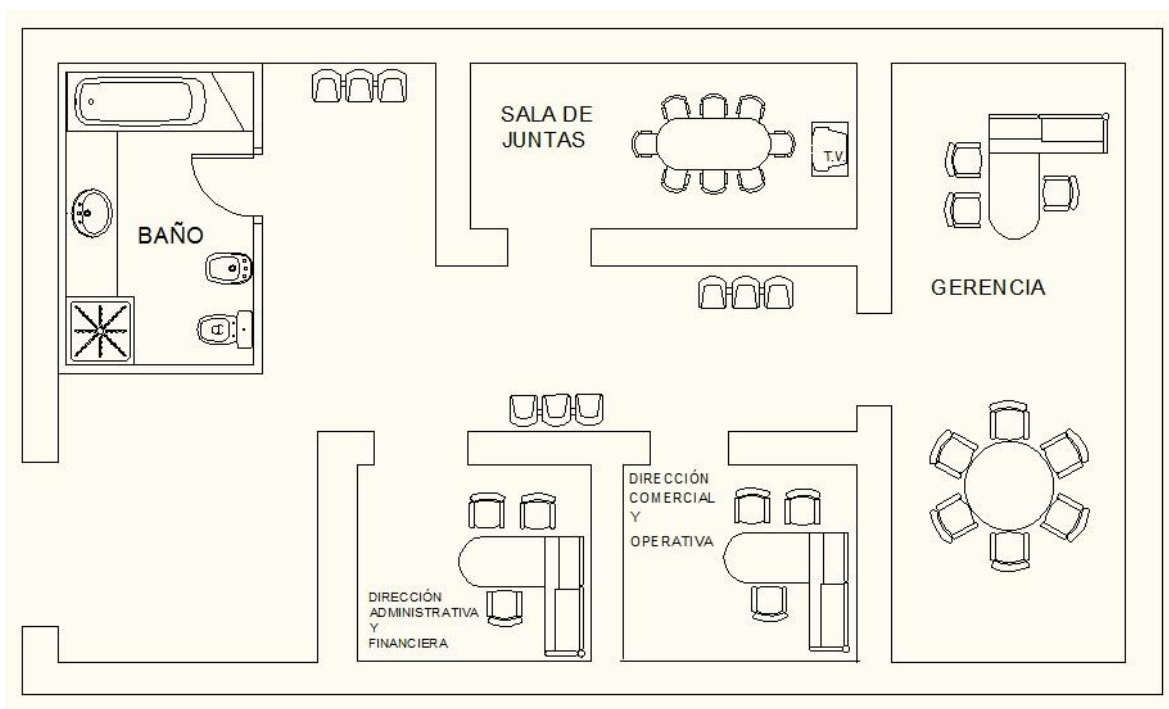
- Tres escritorios
- Dos sillas con rodachinas
- Una silla Gerencial
- Una mesa para juntas
- Una mesa redonda
- Veinte seis sillas
- Tres archivadores

### 3.4.3. Cuantificación de Vehículos Requeridos para el Proyecto

La empresa adquiere dos buses modelo 2015 para el transporte especial con una capacidad de 25 pasajeros cada uno (Ver Anexo 5), de esta manera se suple uno de los requisitos para la habilitación de la empresa por parte del Ministerio de Transporte.

### 3.5. DISTRIBUCIÓN OFICINA SEDE PRINCIPAL

Grafica 9. Distribución oficina sede principal



Fuente: El Autor

## **4. ESTUDIO ADMINISTRATIVO**

### **4.1. TIPO DE EMPRESA**

La empresa tiene como objeto social o actividad principal, el desarrollo de la industria del transporte en todas sus modalidades. Y el tipo de sociedad será una Sociedad por Acciones Simplificada (SAS), dado a que este tipo de sociedad es la adecuada para llevar a cabo en proyectos emprendedores ya que ofrece facilidades y flexibilidades para su constitución y funcionamiento.

### **4.2. RAZÓN SOCIAL**

La empresa se denominara bajo la razón social: **TRANSPORTADORES UNIDOS DE TURMEQUÉ S.A.S.**, con sigla: **“TRANSUNITUR S.A.S.”**

### **4.3. NORMATIVIDAD ESTRATÉGICA**

#### **4.3.1. Misión**

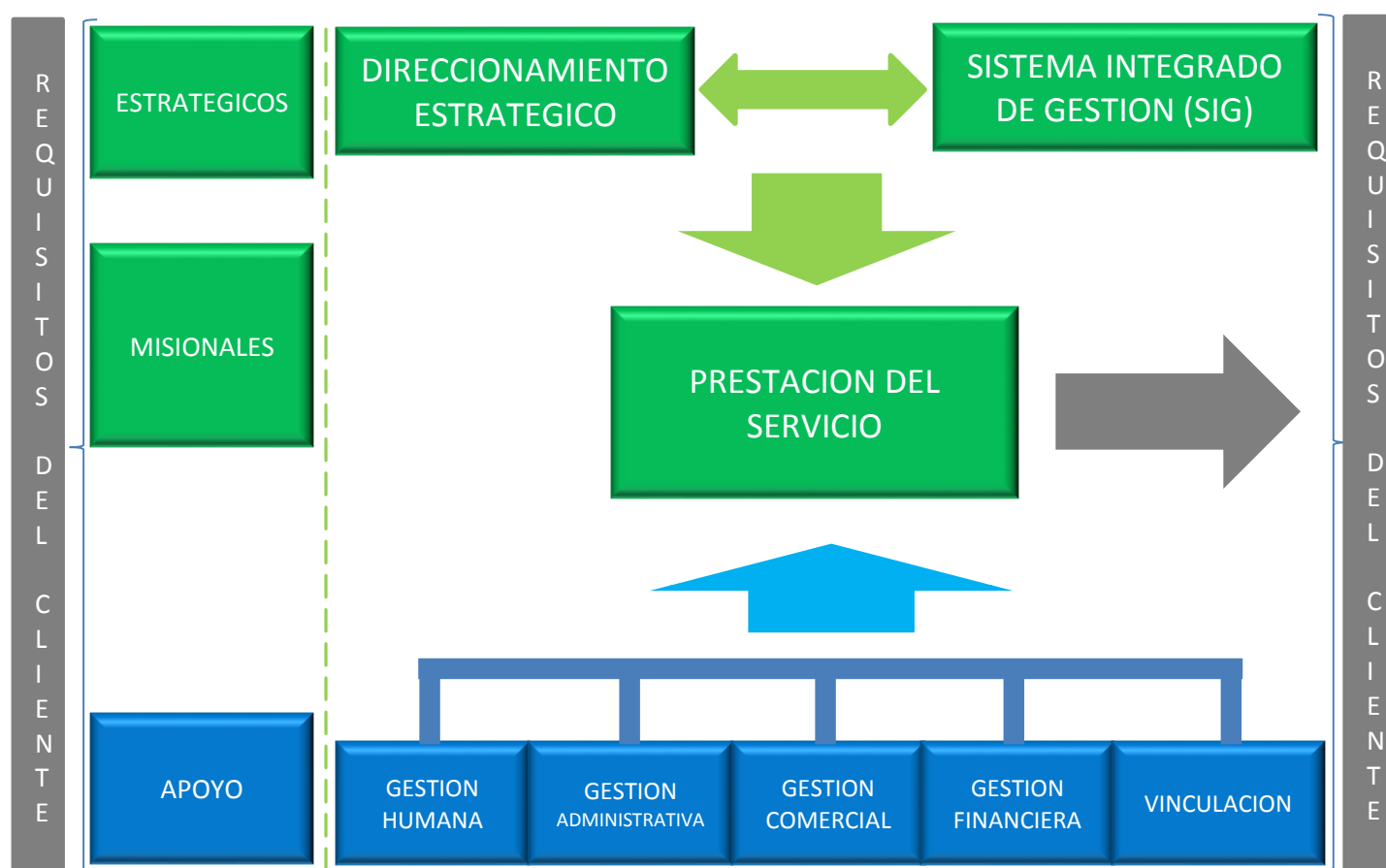
Somos una empresa de transporte terrestre especial de pasajeros orientada a prestar un servicio con calidad y seguridad a nuestros clientes y usuarios, apoyados en un excelente equipo humano debidamente respaldado por la empresa, capacitado, competente y comprometido con el desarrollo social de nuestro país. Contamos con vehículos en perfectas condiciones físicas y mecánicas para la prestación de nuestro servicio.

### 4.3.2. Visión

Para el 2020, Transunitur S.A.S. busca ser reconocida en todo el Departamento de Boyacá, especialmente en la Provincia de Márquez, como una empresa líder en el sector del transporte terrestre especial de pasajeros, destacada por su excelente calidad en el servicio, en los vehículos y en su equipo humano, calificada por su eficiencia en la atención de las necesidades de sus clientes y por su renovación constante en el parque automotor.

### 4.3.3. Mapa de Procesos

Grafica 10. Mapa de procesos



Fuente: El Autor

#### 4.3.4. Objetivos del Sistema Integrado de Gestión (SIG)

- Renovar continuamente el parque automotor
- Cumplir con los requisitos de nuestros clientes para mejorar continuamente la satisfacción de los mismos
- Prevenir los accidentes de trabajo, lesiones personales y enfermedades laborales
- Prevenir la contaminación ambiental
- Cumplir con los requisitos legales requeridos para la prestación del servicio
- Mantener personal capacitado y los recursos necesarios para la prestación del servicio
- Mejora continua de la eficacia del sistema de gestión

#### 4.3.5. Valores Corporativos

**4.3.5.1. Buen trato.** Nuestro recurso humano está altamente capacitado para satisfacer las necesidades de nuestros clientes.

**4.3.5.2. Responsabilidad.** Cumplir a nuestro cliente con el servicio adquirido bajo sus cinco necesidades: seguridad, puntualidad, comodidad, buen trato y servicio comprado vs Servicio ofrecido.

**4.3.5.3. Competitividad.** Todos nuestros esfuerzos están encaminados al mejoramiento continuo de los procesos internos para brindar efectividad y eficiencia.

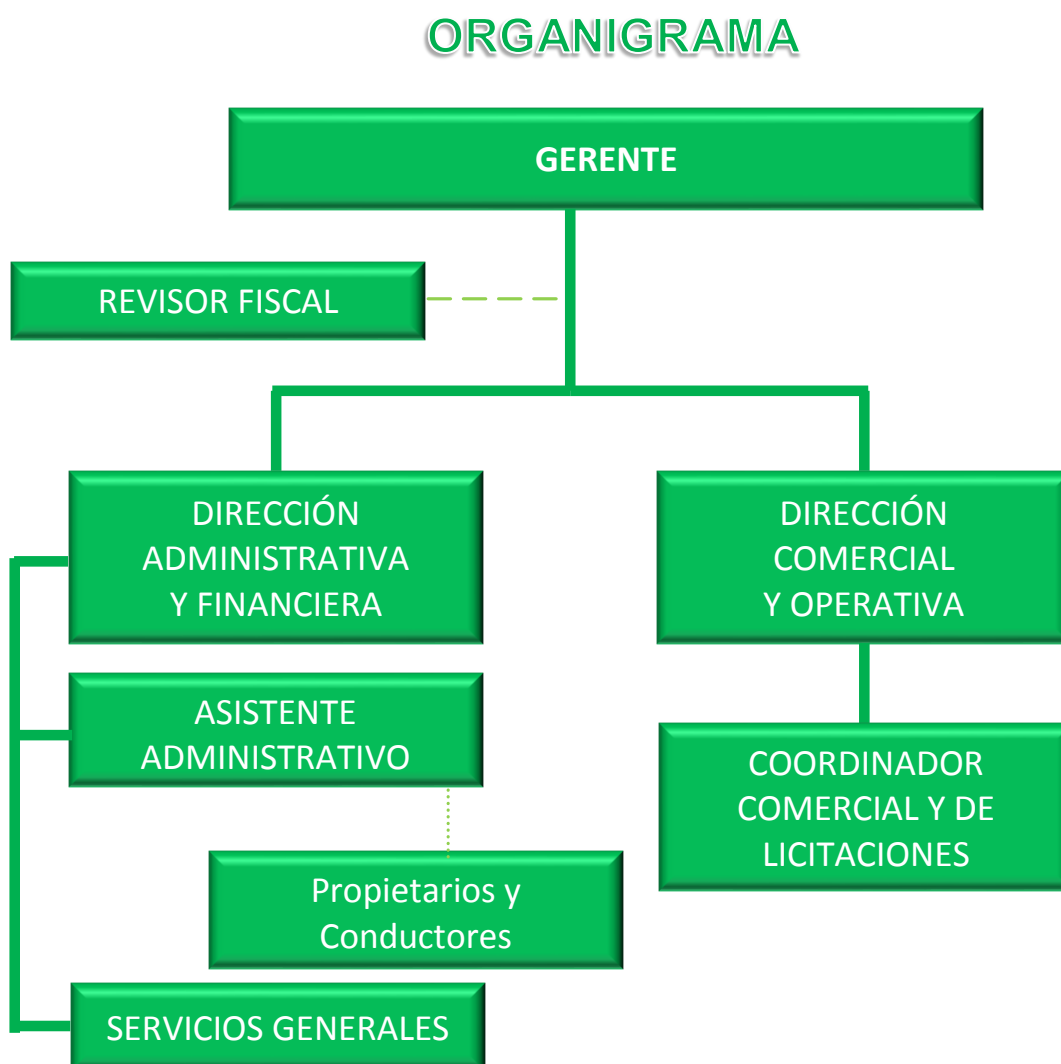
**4.3.5.4. Honestidad.** Los colaboradores trabajan con honradez y rectitud en todas sus acciones.

**4.3.5.5. Compromiso.** El cliente es lo primero para el logro de los objetivos y el cumplimiento de estos valores, por ello contamos con el liderazgo y capacidad de entrega de todos los colaboradores.

#### 4.4. ORGANIGRAMA

La empresa contará con un asistente administrativo que se hará cargo de la dirección administrativa y financiera; y con un coordinador comercial y de licitaciones y de él dependerá la dirección comercial y operativa estos dos cargos estarán bajo la supervisión del gerente. Del área contable estará a cargo del revisor fiscal.

Grafica 11. Organigrama



Fuente. El Autor

## 4.5. RECURSO HUMANO

Transunitur S.A.S. necesita un equipo de trabajo el cual estará conformado por un gerente, un asistente administrativo y un coordinador comercial y de licitaciones los cuales se ubicaran en la oficina de la sede principal en el Municipio de Turmequé. Estas personas contarán con contratos a término indefinido y el pago de todas las prestaciones de ley. Además, de un revisor fiscal y será remunerado por medio de honorarios.

### 4.5.1. Nivel Salarial

Tabla 10. Salarios

<b>CARGO</b>	<b>SALARIO MENSUAL</b>
Gerente	\$2'000.000 <sup>oo</sup>
Asistente Administrativo	\$1'000.000 <sup>oo</sup>
Coordinador Comercial y de Licitaciones	\$1'500.000 <sup>oo</sup>

Fuente: El Autor

### 4.5.2. Manual de Funciones

Aquí, corresponde la descripción de los cargos necesarios para la puesta en marcha de la empresa, dejando clara su naturaleza, funciones y requisitos de cada uno de los cargos.

#### **4.5.2.1. Manual de funciones gerente**

##### **4.5.2.1.1. Identificación**

- Nombre del cargo: Gerente
- Supervisor: Junta Directiva
- Jefe inmediato: Junta Directiva

##### **4.5.2.1.2. Naturaleza del cargo**

Representar legalmente a la empresa, encargándose de encaminarla al logro de los objetivos trazados, buscando generar una imagen reconocida y así obtener un crecimiento sostenido gracias a las ventajas competitivas.

##### **4.5.2.1.3. Funciones específicas del cargo**

- Representación legal de la empresa
- Efectuar procesos correspondientes a las negociaciones y tramites con los clientes institucionales
- Enfocar directrices de la empresa a la satisfacción de las necesidades de los propietarios de los vehículos y los transportadores.
- Plantear estrategias para el posicionamiento de la empresa en el mercado
- Manejar una óptima información y documentación de la empresa
- Controlar los recursos físicos y económicos de la empresa
- Direccionar la empresa a la búsqueda de nuevos clientes institucionales y transportadores que quieran afiliar sus vehículos
- Desarrollar un mejoramiento continuo del servicio del transporte especial de pasajeros
- Selección de personal



#### 4.5.2.1.4. Requisitos

- Formación profesional en administración de empresas
- Un año de experiencia en cargos similares
- Conocimiento en el servicio de transporte especial de pasajeros
- Capacidad de toma de decisiones

#### 4.5.2.2. Manual de funciones asistente administrativo

##### 4.5.2.2.1. Identificación

- Nombre del cargo: Asistente Administrativo
- Supervisor: Gerente
- Jefe inmediato: Gerente

##### 4.5.2.2.2. Naturaleza del cargo

Responsable en el manejo de la facturación de la empresa, los inventarios y los procesos administrativos que contribuyan con la eficiencia de la empresa, de acuerdo con a las políticas y procedimientos estipulados de la empresa.

##### 4.5.2.2.3. Funciones específicas del cargo

- Realizar la facturación de los ingresos de la empresa
- Manejo de inventarios
- Reporte de transacciones bancarias que realice la empresa
- Relaciones comerciales con los propietarios y transportadores que tengan vehículos afiliados en la empresa
- Servicio al cliente
- Apoyo a la gerencia y a la dirección comercial y operativa
- Compromiso y cuidado con los equipos asignados por la empresa

#### 4.5.2.2.4. Requisitos

- Formación técnica en administración de empresas o afines
- Un año de experiencia en cargos similares
- Buenas relaciones interpersonales

#### 4.5.2.3. Manual de funciones coordinador comercial y de licitaciones

##### 4.5.2.3.1. Identificación

- Nombre del cargo: Coordinador Comercial y de Licitaciones
- Supervisor: Gerente
- Jefe inmediato: Gerente

##### 4.5.2.3.2. Naturaleza del cargo

Desarrollar actividades en gestión comercial para la licitación de contratos con clientes institucionales y el crecimiento de afiliaciones de vehículos a la empresa, promoviendo una asesoría adecuada en la implementación y referencias requeridas por estos clientes y transportadores, prestando un servicio de calidad para proporcionar la satisfacción de nuestros clientes, en concordancia con las políticas y procedimientos de la empresa.

##### 4.5.2.3.3. Funciones específicas del cargo

- Relaciones comerciales con clientes institucionales y propietarios de vehículos afiliados
- Consecución de clientes
- Preparar las licitaciones de transporte escolar
- Asesoría a propietarios y transportadores vinculados con la empresa

- Competencias en el servicio al cliente para cumplir con las expectativas de los clientes institucionales
- Realizar un seguimiento de los vehículos afiliados a la empresa

#### 4.5.2.3.4. Requisitos

- Formación técnica y/o profesional en mercadeo o afines
- Un año de experiencia en ventas
- Conocimiento en contratación con entidades estatales

## 4.6. ORGANIZACIÓN LEGAL

### 4.6.1. Creación Nueva Empresa

Los siguientes son los pasos para el proceso de formalización legal de una nueva empresa con sede en el Municipio de Turmequé.

#### 4.6.1.1. Verificar el nombre o razón social

Primero hay que ir a la cámara y comercio de Tunja para solicitar la consulta del nombre de la empresa con el fin de determinar que no haya otra empresa u organización con ese mismo nombre y se pueda usar ese nombre para la empresa.

#### **4.6.1.2. Elaborar la minuta con el siguiente contenido básico**

- Se registran los datos de los socios constituyentes de la empresa, donde se escribe el nombre, número de cédula, nacionalidad, estado civil y domicilio.
- Se especifica que el tipo de sociedad que se constituirá es sociedad anónima simplificada “S.A.S.”.
- Se determina que la empresa será ubicada en la dirección calle 3 # 3 - 47, barrio centro, en el Municipio de Turmequé, Departamento de Boyacá.
- El objeto social será el desarrollo de la industria del transporte en todas sus modalidades.
- Se determina como capital social pagado un valor total de doscientos cincuenta millones de pesos mcte. (\$250´000.000°°).
- Se debe expresar como se administrará la sociedad, las facultades de los administradores, las asambleas y juntas de socios, de acuerdo con lo establecido para cada sociedad con base en el Código de Comercio de Colombia.
- Establecer los días y la forma de constituir y convocar la asamblea o junta de socios ya sea de manera ordinaria o extraordinaria, y la forma como se tomaran las decisiones de un determinado asunto.
- Las fechas en que se entregarán los estados financieros de la empresa, distribución de las utilidades y reserva legal.
- La duración de la empresa, las causales de disolución y la forma de liquidarla.
- Se establecerá el nombre del representante legal con sus facultades y obligaciones.

## **5. ESTUDIO Y EVALUACIÓN FINANCIERA**

De acuerdo a los resultados alcanzados en los estudios previos a este, se realiza el estudio y evaluación financiera del proyecto, que refleje su viabilidad para una perspectiva de cinco años, en el periodo comprendido entre los años 2016 y 2020. Incluye un análisis de presupuestos de inversión, costos y gastos operacionales, generando una proyección de estados financieros. Con esta información se realiza la evaluación financiera obteniendo indicadores como el Costo Capital Promedio Ponderado (WACC), Valor Presente Neto (VPN), Costo Anual Uniforme Equivalente (CAUE), Tasa Interna de Retorno (TIR) y Valor Económico Agregado (EVA), los cuales serán indispensables para determinar la viabilidad del proyecto y la toma de decisiones de la operatividad de la empresa.

### **5.1. PRESUPUESTOS**

La inversión inicial requerida para el proyecto asciende a trescientos cinco millones de pesos mcte. (\$305'000.000°°), los cuales se utilizarán para la adquisición de equipos de oficina, muebles y enceres, dos buses y capital de trabajo, necesarios para la puesta en marcha del negocio.

El monto que los inversionistas tienen que aportar es de doscientos cincuenta millones de pesos mcte. (250'000.000°°), además, se solicitará un crédito de cincuenta y cinco millones de pesos mcte. (55'000.000°°), para pagar en cinco años con una tasa de interés del 1,4% mes vencido (18,156% Efectivo Anual).

Tabla 11. Presupuesto de inversión

CONCEPTO	UNIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
<b>Maquinaria y equipo</b>			
Computadores de escritorio	3	\$ 1.500.000	\$ 4.500.000
Computadores portátiles	3	\$ 2.000.000	\$ 6.000.000
Impresora multifuncional	1	\$ 900.000	\$ 900.000
Telefono celular	4	\$ 1.000.000	\$ 4.000.000
Televisor	1	\$ 1.200.000	\$ 1.200.000
<b>Vehiculos</b>			
Buses	2	\$ 140.000.000	\$ 280.000.000
<b>Muebles y Enseres</b>			
Escritorios	3	\$ 400.000	\$ 1.200.000
Sillas con rodachines	2	\$ 100.000	\$ 200.000
Silla Gerencial	1	\$ 250.000	\$ 250.000
Mesa de Juntas	1	\$ 250.000	\$ 250.000
Mesa auxiliar Redonda	1	\$ 180.000	\$ 180.000
Sillas	26	\$ 60.000	\$ 1.560.000
Archivadores	3	\$ 480.000	\$ 1.440.000
<b>Capital de trabajo</b>			
Capital de trabajo	1		\$ 3.320.000
<b>VALOR TOTAL DE LA INVERSION</b>			<b>\$ 305.000.000</b>

Fuente: El Autor

Tabla 12. Amortización del crédito

N°	SALDO A CAPITAL	INTERESES	ABONO A CAPITAL	VALOR CUOTA
0	\$ 55.000.000,00			
1	\$ 47.335.818,66	\$ 9.985.752,09	\$ 7.664.181,34	\$ 17.649.933,43
2	\$ 38.280.135,23	\$ 8.594.250,00	\$ 9.055.683,43	\$ 17.649.933,43
3	\$ 27.580.309,81	\$ 6.950.108,01	\$ 10.699.825,42	\$ 17.649.933,43
4	\$ 14.937.833,41	\$ 5.007.457,02	\$ 12.642.476,40	\$ 17.649.933,43
5	\$ -0,00	\$ 2.712.100,02	\$ 14.937.833,41	\$ 17.649.933,43

Fuente: El Autor

El crédito se solicitaría para libre inversión con una tasa de interés del 1,4% mes vencido, con una duración de 5 años y en el banco BBVA, el cual fue el que ofreció la mejor tasa con respecto a los otros bancos que manejan esta línea de

crédito. La tabla de amortización se realizó de manera anual teniendo en cuenta que la evaluación financiera se hizo con esta periodicidad.

Tabla 13. Presupuesto de depreciación

CONCEPTO	VIDA ÚTIL	VALOR INICIAL	DEPRECIACIÓN
<b>Maquinaria y equipo</b>			
Computadores de escritorio	5	\$ 4.500.000	\$ 900.000
Computadores portátiles	5	\$ 6.000.000	\$ 1.200.000
Impresora multifuncional	5	\$ 900.000	\$ 180.000
Telefono celular	5	\$ 4.000.000	\$ 800.000
Televisor	5	\$ 1.200.000	\$ 240.000
<b>Vehiculos</b>			
Buses	10	\$ 280.000.000	\$ 28.000.000
<b>Muebles y Enseres</b>			
Escritorios	10	\$ 1.200.000	\$ 120.000
Sillas con rodachines	10	\$ 200.000	\$ 20.000
Silla Gerencial	10	\$ 250.000	\$ 25.000
Mesa de Juntas	10	\$ 250.000	\$ 25.000
Mesa auxiliar Redonda	10	\$ 180.000	\$ 18.000
Sillas	10	\$ 1.560.000	\$ 156.000
Archivadores	10	\$ 1.440.000	\$ 144.000
<b>VALOR TOTAL</b>			<b>\$ 31.828.000</b>

Fuente: El Autor

La depreciación de los activos fijos del proyecto se realizará mediante el sistema de línea recta sin valor de salvamento.

Tabla 14. Presupuesto de costos de transporte escolar

COSTO TRANSPORTE ESCOLAR	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Numero de estudiantes	943	1518	2252	2781	3319
Costo diario transporte por estudiante	\$ 2.240	\$ 2.199	\$ 2.306	\$ 2.339	\$ 2.400
Costo total transporte diario	\$ 2.112.320	\$ 3.338.335	\$ 5.193.265	\$ 6.503.595	\$ 7.965.650
Numero de viajes anuales	160	160	160	160	160
<b>Costo total transporte escolar anual</b>	<b>\$ 337.971.200</b>	<b>\$ 534.133.600</b>	<b>\$ 830.922.400</b>	<b>\$ 1.040.575.200</b>	<b>\$ 1.274.504.000</b>

Fuente: El Autor

Los costos por transporte escolar se determinó a de acuerdo al número esperado de usuarios a los cuales se les va a prestar el servicio de transporte escolar por el costo promedio del transporte y el número de viajes que se hacen al año, de acuerdo con lo proyectado en cada uno de los periodos.

Tabla 15. Nómina general Transunitur S.A.S.

Cargo			Cantidad	Sueldo básico	Auxlio transporte	total devengado
Gerente			1	\$ 2.000.000	\$ -	\$ 2.000.000
Cordinador comercial y licitaciones			1	\$ 1.500.000	\$ -	\$ 1.500.000
Asistente administrativo			1	\$ 1.000.000	\$ -	\$ 1.000.000

Aportes seguridad social			Aportes Parafiscales		
Salud	Pension	Riesgos	Caja de compensacion	SENA	ICBF
8,50%	12%	0,52%	4%	2%	3%
\$ 170.000	\$ 240.000	\$ 10.440	\$ 80.000	\$ 40.000	\$ 60.000
\$ 127.500	\$ 180.000	\$ 7.830	\$ 60.000	\$ 30.000	\$ 45.000
\$ 85.000	\$ 120.000	\$ 5.220	\$ 40.000	\$ 20.000	\$ 30.000

Provision prestaciones sociales					
Cesantias	Intereses cesantias	Prima de Servicios	Vacaciones	Total mensual	Total anual
8,33%	1%	8,33%	4,17%		
\$ 166.600	\$ 1.666	\$ 166.600	\$ 83.400	\$ 3.018.706	\$ 36.224.472
\$ 124.950	\$ 1.250	\$ 124.950	\$ 62.550	\$ 2.264.030	\$ 27.168.354
\$ 83.300	\$ 833	\$ 83.300	\$ 41.700	\$ 1.509.353	\$ 18.112.236
TOTAL				\$ 6.792.089	\$ 81.505.062

Fuente: El Autor



Tabla 16. Presupuesto de gastos administrativos

AÑO	1	2	3	4	5
<b>GASTOS ADMINISTRATIVOS</b>	<b>\$ 32.155.546</b>	<b>\$ 50.818.997</b>	<b>\$ 79.056.331</b>	<b>\$ 99.003.298</b>	<b>\$ 121.259.952</b>
<b>POLIZAS Y SEGUROS</b>	<b>\$ 26.554.880</b>	<b>\$ 41.967.640</b>	<b>\$ 65.286.760</b>	<b>\$ 81.759.480</b>	<b>\$ 100.139.600</b>
Cumplimiento (1%)	\$ 4.828.160	\$ 7.630.480	\$ 11.870.320	\$ 14.865.360	\$ 18.207.200
Pago salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales (0,5%)	\$ 2.414.080	\$ 3.815.240	\$ 5.935.160	\$ 7.432.680	\$ 9.103.600
Calidad del servicio (1%)	\$ 4.828.160	\$ 7.630.480	\$ 11.870.320	\$ 14.865.360	\$ 18.207.200
Responsabilidad civil extracontractual (3%)	\$ 14.484.480	\$ 22.891.440	\$ 35.610.960	\$ 44.596.080	\$ 54.621.600
<b>IMPUESTOS</b>	<b>\$ 5.600.666</b>	<b>\$ 8.851.357</b>	<b>\$ 13.769.571</b>	<b>\$ 17.243.818</b>	<b>\$ 21.120.352</b>
Rete IVA (0,16%)	\$ 772.506	\$ 1.220.877	\$ 1.899.251	\$ 2.378.458	\$ 2.913.152
Fondo de seguridad (0,25%)	\$ 1.207.040	\$ 1.907.620	\$ 2.967.580	\$ 3.716.340	\$ 4.551.800
Estampilla adulto mayor (0,2%)	\$ 965.632	\$ 1.526.096	\$ 2.374.064	\$ 2.973.072	\$ 3.641.440
Estampilla de cultura (0,1%)	\$ 482.816	\$ 763.048	\$ 1.187.032	\$ 1.486.536	\$ 1.820.720
Estampilla deporte (0,1%)	\$ 482.816	\$ 763.048	\$ 1.187.032	\$ 1.486.536	\$ 1.820.720
Rete ICA (0,35%)	\$ 1.689.856	\$ 2.670.668	\$ 4.154.612	\$ 5.202.876	\$ 6.372.520
<b>VALOR CONTRATO</b>	<b>\$ 482.816.000</b>	<b>\$ 763.048.000</b>	<b>\$ 1.187.032.000</b>	<b>\$ 1.486.536.000</b>	<b>\$ 1.820.720.000</b>

Fuente: El Autor

Los gastos administrativos corresponden a los porcentajes que hay que pagar dentro del proceso de contratación estatal para la adjudicación de contratos, que son indispensables para poder licitar, estos porcentajes son con base al valor del contrato según el periodo establecido.

Tabla 17. Presupuesto de gastos operacionales

<b>GASTOS OPERACIONALES</b>	<b>VALOR</b>
Nómina	\$ 81.505.062
Honorarios	\$ 3.000.000
Viaticos	\$ 2.000.000
Servicios Generales	\$ 1.200.000
Papeleria	\$ 1.800.000
Servicios Públicos	\$ 3.960.000
Arriendo Local	\$ 6.000.000
Publicidad	\$ 2.400.000
Gastos Legales	\$ 1.750.000
Impuesto Vehiculo	\$ 959.000
Seguros (SOAT)	\$ 1.030.900
Depreciación	\$ 31.828.000
<b>TOTAL GASTOS OPERACIONALES</b>	<b>\$ 137.432.962</b>

Fuente: El Autor

## 5.2. PROYECCIÓN DE VENTAS

A continuación se estimará la proyección de ventas esperada para el proyecto donde se especifica cada uno de los ítems que conforman el ingreso y el comportamiento que se espera con base en el estudio de mercado.

Tabla 18. Proyección de ventas transporte escolar

AÑO	1	2	3	4	5
<b>INGRESOS POR TRANSPORTE ESCOLAR</b>	<b>\$ 482.816.000</b>	<b>\$ 763.048.000</b>	<b>\$ 1.187.032.000</b>	<b>\$ 1.486.536.000</b>	<b>\$ 1.820.720.000</b>
Turmequé	\$ 482.816.000	\$ 505.448.000	\$ 528.080.000	\$ 550.712.000	\$ 573.344.000
Nuevo Colon		\$ 257.600.000	\$ 271.400.000	\$ 285.200.000	\$ 308.200.000
Umbita			\$ 387.552.000	\$ 405.168.000	\$ 422.784.000
Boyacá				\$ 245.456.000	\$ 258.152.000
Cienega					\$ 258.240.000
<b>NUMERO ESTUDIANTES (Usuarios)</b>	<b>943</b>	<b>1518</b>	<b>2252</b>	<b>2781</b>	<b>3319</b>
Turmequé	943	943	943	943	943
Nuevo Colon		575	575	575	575
Umbita			734	734	734
Boyacá				529	529
Cienega					538

Fuente: El Autor

Tabla 19. Proyección de ventas de cupos

AÑO	1	2	3	4	5
Cupos disponibles	30	20	24	20	20
Valor cupo	\$ 500.000	\$ 525.000	\$ 551.250	\$ 578.813	\$ 607.753
Cupos vendidos	30	20	24	20	20
<b>Valor total</b>	<b>\$ 15.000.000</b>	<b>\$ 10.500.000</b>	<b>\$ 13.230.000</b>	<b>\$ 11.576.250</b>	<b>\$ 12.155.063</b>

Fuente: El Autor

Tabla 20. Proyección de ventas por rodamiento

AÑO	1	2	3	4	5
Valor promedio rodamiento	\$ 1.080.000	\$ 1.134.000	\$ 1.190.700	\$ 1.250.235	\$ 1.312.747
Numero vehículos	30	50	74	94	114
<b>Valor total</b>	<b>\$ 32.400.000</b>	<b>\$ 56.700.000</b>	<b>\$ 88.111.800</b>	<b>\$ 117.522.090</b>	<b>\$ 149.653.130</b>

Fuente: El Autor

Tabla 21. Proyección de ventas de planillas

<b>AÑO</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Valor planillas	\$ 20.000	\$ 21.000	\$ 22.050	\$ 23.153	\$ 24.310
Total planillas	300	500	740	940	940
<b>Valor total</b>	<b>\$ 6.000.000</b>	<b>\$ 10.500.000</b>	<b>\$ 16.317.000</b>	<b>\$ 21.763.350</b>	<b>\$ 22.851.518</b>

Fuente: El Autor

### 5.3. ESTADOS FINANCIEROS PROYECTADOS

Se proyectan los estados financieros a cinco años con un incremento anual en los gastos operacionales del 15% con base al comportamiento esperado del negocio en este lapso de tiempo y los ingresos anuales y los gastos administrativos se determinan de acuerdo a lo obtenido en el estudio de mercado y a las metas de la empresa esperadas año tras año, para tener un crecimiento notable en las utilidades de la empresa. El impuesto de renta se determinó según la ley del 33%, la reserva legal del 10%.

La operación de la empresa proyecta utilidades en el año uno (1) de \$ 30.319.226 con un aumento significativo cada año debido a las metas esperadas de la empresa, generando de esta manera en el año cinco (5) una utilidad de \$ 259.666.828. (Ver tabla 22)

Tabla 22. Estado de resultados proyectado

AÑO	0	1	2	3	4	5
<b>INGRESOS</b>	\$ 0	\$ 536.216.000	\$ 840.748.000	\$ 1.304.690.800	\$ 1.637.397.690	\$ 2.005.379.710
Transporte escolar	\$ 0	\$ 482.816.000	\$ 763.048.000	\$ 1.187.032.000	\$ 1.486.536.000	\$ 1.820.720.000
Rodamiento	\$ 0	\$ 32.400.000	\$ 56.700.000	\$ 88.111.800	\$ 117.522.090	\$ 149.653.130
Cupos	\$ 0	\$ 15.000.000	\$ 10.500.000	\$ 13.230.000	\$ 11.576.250	\$ 12.155.063
Planillas de viaje	\$ 0	\$ 6.000.000	\$ 10.500.000	\$ 16.317.000	\$ 21.763.350	\$ 22.851.518
<b>COSTOS</b>	\$ 0	\$ 337.971.200	\$ 534.133.600	\$ 830.922.400	\$ 1.040.575.200	\$ 1.274.504.000
Costo transporte escolar	\$ 0	\$ 337.971.200	\$ 534.133.600	\$ 830.922.400	\$ 1.040.575.200	\$ 1.274.504.000
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	\$ 0	\$ 198.244.800	\$ 306.614.400	\$ 473.768.400	\$ 596.822.490	\$ 730.875.710
<b>GASTOS ADMINISTRATIVOS</b>	\$ -	\$ 32.155.546	\$ 50.818.997	\$ 79.056.331	\$ 99.003.298	\$ 121.259.952
Polizas Y Seguros	\$ -	\$ 26.554.880	\$ 41.967.640	\$ 65.286.760	\$ 81.759.480	\$ 100.139.600
Impuestos	\$ -	\$ 5.600.666	\$ 8.851.357	\$ 13.769.571	\$ 17.243.818	\$ 21.120.352
<b>GASTOS OPERACIONALES</b>	\$ 0	\$ 139.422.862	\$ 154.972.311	\$ 172.863.049	\$ 193.444.794	\$ 217.119.745
Nómina	\$ 0	\$ 81.505.062	\$ 93.730.821	\$ 107.790.444	\$ 123.959.011	\$ 142.552.863
Honorarios	\$ 0	\$ 3.000.000	\$ 3.450.000	\$ 3.967.500	\$ 4.562.625	\$ 5.247.019
Viaticos	\$ 0	\$ 2.000.000	\$ 2.300.000	\$ 2.645.000	\$ 3.041.750	\$ 3.498.013
Servicios Generales	\$ 0	\$ 1.200.000	\$ 1.380.000	\$ 1.587.000	\$ 1.825.050	\$ 2.098.808
Papelería	\$ 0	\$ 1.800.000	\$ 2.070.000	\$ 2.380.500	\$ 2.737.575	\$ 3.148.211
Servicios Públicos	\$ 0	\$ 3.960.000	\$ 4.554.000	\$ 5.237.100	\$ 6.022.665	\$ 6.926.065
Arriendo Local	\$ 0	\$ 6.000.000	\$ 6.900.000	\$ 7.935.000	\$ 9.125.250	\$ 10.494.038
Publicidad	\$ 0	\$ 2.400.000	\$ 2.760.000	\$ 3.174.000	\$ 3.650.100	\$ 4.197.615
Gastos Legales	\$ 0	\$ 1.750.000	\$ 2.012.500	\$ 2.314.375	\$ 2.661.531	\$ 3.060.761
Impuesto Vehículo	\$ 0	\$ 1.918.000	\$ 1.822.100	\$ 1.730.995	\$ 1.644.445	\$ 1.562.223
Seguros (SOAT)	\$ 0	\$ 2.061.800	\$ 2.164.890	\$ 2.273.135	\$ 2.386.791	\$ 2.506.131
Depreciación	\$ 0	\$ 31.828.000	\$ 31.828.000	\$ 31.828.000	\$ 31.828.000	\$ 31.828.000
<b>UTILIDAD OPERACIONAL</b>	\$ 0	\$ 26.666.392	\$ 100.823.092	\$ 221.849.020	\$ 304.374.399	\$ 392.496.013
<b>INGRESOS NO OPERACIONALES</b>	\$ 0	\$ 33.600.000	\$ 35.280.000	\$ 37.044.000	\$ 38.896.200	\$ 40.841.010
Arriendo buses	\$ 0	\$ 33.600.000	\$ 35.280.000	\$ 37.044.000	\$ 38.896.200	\$ 40.841.010
<b>GASTOS NO OPERACIONALES</b>	\$ 0	\$ 9.985.752	\$ 8.594.250	\$ 6.950.108	\$ 5.007.457	\$ 2.712.100
Intereses	\$ 0	\$ 9.985.752	\$ 8.594.250	\$ 6.950.108	\$ 5.007.457	\$ 2.712.100
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>	\$ 0	\$ 50.280.640	\$ 127.508.842	\$ 251.942.912	\$ 338.263.141	\$ 430.624.923
Impuesto de Renta 33%	\$ 0	\$ 16.592.611	\$ 42.077.918	\$ 83.141.161	\$ 111.626.837	\$ 142.106.224
Reserva Legal 10%	\$ 0	\$ 3.368.803	\$ 8.543.092	\$ 16.880.175	\$ 22.663.630	\$ 28.851.870
<b>UTILIDAD DEL EJERCICIO</b>	\$ 0	\$ 30.319.226	\$ 76.887.832	\$ 151.921.576	\$ 203.972.674	\$ 259.666.828

Fuente: El Autor

Tabla 23. Balance general proyectado

Año	0	1	2	3	4	5
<b>ACTIVO</b>	<b>\$ 305.000.000</b>	<b>\$ 347.616.459</b>	<b>\$ 415.788.977</b>	<b>\$ 529.523.222</b>	<b>\$ 603.200.975</b>	<b>\$ 680.624.923</b>
<b>Activo corriente</b>	<b>\$ 3.320.000</b>	<b>\$ 77.764.459</b>	<b>\$ 177.764.977</b>	<b>\$ 323.327.222</b>	<b>\$ 428.832.975</b>	<b>\$ 538.084.923</b>
Efectivo	\$ 3.320.000	\$ 25.387.167	\$ 40.482.695	\$ 84.200.274	\$ 136.459.941	\$ 199.540.693
Inversiones	\$ -	\$ 52.377.292	\$ 137.282.282	\$ 239.126.948	\$ 292.373.034	\$ 338.544.229
<b>Activo Fijos</b>	<b>\$ 301.680.000</b>	<b>\$ 269.852.000</b>	<b>\$ 238.024.000</b>	<b>\$ 206.196.000</b>	<b>\$ 174.368.000</b>	<b>\$ 142.540.000</b>
Maquinaria y equipo	\$ 16.600.000	\$ 16.600.000	\$ 16.600.000	\$ 16.600.000	\$ 16.600.000	\$ 16.600.000
Vehiculos	\$ 280.000.000	\$ 280.000.000	\$ 280.000.000	\$ 280.000.000	\$ 280.000.000	\$ 280.000.000
Muebles y enseres	\$ 5.080.000	\$ 5.080.000	\$ 5.080.000	\$ 5.080.000	\$ 5.080.000	\$ 5.080.000
Depreciacion	\$ -	\$ -31.828.000	\$ -63.656.000	\$ -95.484.000	\$ -127.312.000	\$ -159.140.000
<b>PASIVO</b>	<b>\$ 55.000.000</b>	<b>\$ 63.928.430</b>	<b>\$ 80.358.053</b>	<b>\$ 110.721.471</b>	<b>\$ 126.564.670</b>	<b>\$ 142.106.224</b>
<b>Pasivo corriente</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 16.592.611</b>	<b>\$ 42.077.918</b>	<b>\$ 83.141.161</b>	<b>\$ 111.626.837</b>	<b>\$ 142.106.224</b>
Proveedores	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos por pagar	\$ -	\$ 16.592.611	\$ 42.077.918	\$ 83.141.161	\$ 111.626.837	\$ 142.106.224
<b>Pasivo a largo plazo</b>	<b>\$ 55.000.000</b>	<b>\$ 47.335.819</b>	<b>\$ 38.280.135</b>	<b>\$ 27.580.310</b>	<b>\$ 14.937.833</b>	<b>\$ -</b>
Obligacion Financiera	\$ 55.000.000	\$ 47.335.819	\$ 38.280.135	\$ 27.580.310	\$ 14.937.833	\$ -
<b>PATRIMONIO</b>	<b>\$ 250.000.000</b>	<b>\$ 283.688.029</b>	<b>\$ 335.430.924</b>	<b>\$ 418.801.751</b>	<b>\$ 476.636.305</b>	<b>\$ 538.518.698</b>
Capital	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000
Reserva legal	\$ -	\$ 3.368.803	\$ 8.543.092	\$ 16.880.175	\$ 22.663.630	\$ 28.851.870
Utilidad del ejercicio	\$ -	\$ 30.319.226	\$ 76.887.832	\$ 151.921.576	\$ 203.972.674	\$ 259.666.828
<b>PASIVO + PATRIMONIO</b>	<b>\$ 305.000.000</b>	<b>\$ 347.616.459</b>	<b>\$ 415.788.977</b>	<b>\$ 529.523.222</b>	<b>\$ 603.200.975</b>	<b>\$ 680.624.923</b>

Fuente: El Autor

La empresa durante su operación cuenta con un crecimiento progresivo y de acuerdo con sus políticas poder obtener una mayor fluidez y estabilidad económica para poder ser más competitiva en el servicio de transporte especial. Además, no se proyecta ningún incremento en los activos fijos debido a que no se plantean más inversiones durante este lapso de tiempo, por último, se repartirá el 100% de los dividendos entre los socios al final de cada periodo, para que estos a su vez hagan inversiones en el sector del transporte así, generar un tipo de colchón financiero y poder generar ganancias extras para salvaguardar la empresa.

## 5.4. EVALUACIÓN FINANCIERA

### 5.4.1. Flujo de Caja

Tabla 24. Flujo de caja proyectado

AÑO	0	1	2	3	4	5
Saldo Inicial		\$ 3.320.000	\$ 25.387.167	\$ 40.482.695	\$ 84.200.274	\$ 136.459.941
<b>Flujo Operacional</b>	\$ -	\$ 4.417.233	\$ -2.554.405	\$ 26.067.645	\$ 34.609.734	\$ 45.430.819
<b>Ingresos</b>	\$ -	\$ 536.216.000	\$ 840.748.000	\$ 1.304.690.800	\$ 1.637.397.690	\$ 2.005.379.710
Transporte escolar	\$ -	\$ 482.816.000	\$ 763.048.000	\$ 1.187.032.000	\$ 1.486.536.000	\$ 1.820.720.000
Rodamiento	\$ -	\$ 32.400.000	\$ 10.500.000	\$ 13.230.000	\$ 11.576.250	\$ 12.155.063
Cupos	\$ -	\$ 15.000.000	\$ 56.700.000	\$ 88.111.800	\$ 117.522.090	\$ 149.653.130
Planillas de viaje	\$ -	\$ 6.000.000	\$ 10.500.000	\$ 16.317.000	\$ 21.763.350	\$ 22.851.518
<b>Egresos</b>	\$ -	\$ 531.798.767	\$ 843.302.405	\$ 1.278.623.155	\$ 1.602.787.956	\$ 1.959.948.890
Costos	\$ -	\$ 337.971.200	\$ 534.133.600	\$ 830.922.400	\$ 1.040.575.200	\$ 1.274.504.000
Nómina	\$ -	\$ 81.505.062	\$ 93.730.821	\$ 107.790.444	\$ 123.959.011	\$ 142.552.863
Honorarios	\$ -	\$ 3.000.000	\$ 3.450.000	\$ 3.967.500	\$ 4.562.625	\$ 5.247.019
Viaticos	\$ -	\$ 2.000.000	\$ 2.300.000	\$ 2.645.000	\$ 3.041.750	\$ 3.498.013
Servicios Generales	\$ -	\$ 1.200.000	\$ 1.380.000	\$ 1.587.000	\$ 1.825.050	\$ 2.098.808
Papelería	\$ -	\$ 1.800.000	\$ 2.070.000	\$ 2.380.500	\$ 2.737.575	\$ 3.148.211
Servicios Públicos	\$ -	\$ 3.960.000	\$ 4.554.000	\$ 5.237.100	\$ 6.022.665	\$ 6.926.065
Arriendo Local	\$ -	\$ 6.000.000	\$ 6.900.000	\$ 7.935.000	\$ 9.125.250	\$ 10.494.038
Publicidad	\$ -	\$ 2.400.000	\$ 2.760.000	\$ 3.174.000	\$ 3.650.100	\$ 4.197.615
Gastos Legales	\$ -	\$ 1.750.000	\$ 2.012.500	\$ 2.314.375	\$ 2.661.531	\$ 3.060.761
Polizas Y Seguros	\$ -	\$ 26.554.880	\$ 41.967.640	\$ 65.286.760	\$ 81.759.480	\$ 100.139.600
Impuestos	\$ -	\$ 5.600.666	\$ 8.851.357	\$ 13.769.571	\$ 17.243.818	\$ 21.120.352
Impuesto Vehiculo	\$ -	\$ 1.918.000	\$ 1.822.100	\$ 1.730.995	\$ 1.644.445	\$ 1.562.223
Seguros (SOAT)	\$ -	\$ 2.061.800	\$ 2.164.890	\$ 2.273.135	\$ 2.386.791	\$ 2.506.131
Impuestos	\$ -	\$ 16.592.611	\$ 59.474.393	\$ 109.827.138	\$ 144.868.059	\$ 182.666.383
Reserva legal	\$ -	\$ 5.656.548	\$ 12.075.104	\$ 22.298.237	\$ 29.412.606	\$ 37.086.811
Depreciación	\$ -	\$ 31.828.000	\$ 63.656.000	\$ 95.484.000	\$ 127.312.000	\$ 159.140.000
<b>Flujo de inversion</b>	\$ -51.680.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Ingresos</b>	\$ 250.000.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Capital	\$ 250.000.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Egresos</b>	\$ 301.680.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y equipo	\$ 16.600.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Vehiculo	\$ 280.000.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Muebles y enseres	\$ 5.080.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Flujo de Financiación</b>	\$ 55.000.000	\$ -17.649.933	\$ -17.649.933	\$ -17.649.933	\$ -17.649.933	\$ -17.649.933
<b>Ingresos</b>	\$ 55.000.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Obligación bancaria	\$ 55.000.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Egresos</b>	\$ -	\$ 17.649.933	\$ 17.649.933	\$ 17.649.933	\$ 17.649.933	\$ 17.649.933
Pago intereses	\$ -	\$ 9.985.752	\$ 8.594.250	\$ 6.950.108	\$ 5.007.457	\$ 2.712.100
Abono capital	\$ -	\$ 7.664.181	\$ 9.055.683	\$ 10.699.825	\$ 12.642.476	\$ 14.937.833
<b>Flujo neto</b>	\$ -3.320.000	\$ 22.067.167	\$ 15.095.528	\$ 43.717.579	\$ 52.259.667	\$ 63.080.753
<b>Flujo final de caja</b>	\$ -3.320.000	\$ 25.387.167	\$ 40.482.695	\$ 84.200.274	\$ 136.459.941	\$ 199.540.693
<b>Flujo de caja</b>	\$ -305.000.000	\$ 25.387.167	\$ 40.482.695	\$ 84.200.274	\$ 136.459.941	\$ 199.540.693

Fuente: El Autor

El flujo de caja en el año uno (1) de operación de la empresa un valor de \$ 25.387.167 presentando un incremento progresivo hasta el año cinco (5) con un valor de \$ 199.540.693, lo cual garantiza una estabilidad económica que permite un crecimiento de la empresa y poder continuar prestando el servicio de transporte especial.

#### 5.4.2. Costo Capital Promedio Ponderado (WACC)

Tabla 25. WACC

		A	B	
		ANALISIS VERTICAL	COSTO CAPITAL	A*B
<b>PASIVO</b>	<b>\$ 63.928.430</b>	18%		
<b>Pasivo corriente</b>	<b>\$ 16.592.611</b>	5%		
Proveedores	\$ -	0%		
Impuestos por pagar	\$ 16.592.611	5%		
<b>Pasivo a largo plazo</b>	<b>\$ 47.335.819</b>	14%		
Obligacion Financiera	\$ 47.335.819	14%	12,16%	0,0166
<b>PATRIMONIO</b>	<b>\$ 283.688.029</b>	82%		
Capital	\$ 250.000.000	72%	10,69%	0,077
Reserva legal	\$ 3.368.803	1,0%	10,69%	0,001
Utilidad del ejercicio	\$ 30.319.226	9%	10,69%	0,009
<b>PASIVO + PATRIMONIO</b>	<b>347.616.459</b>	100%	<b>WACC</b>	0,1038

Fuente: El Autor

ROI: Rentabilidad del Patrimonio

$$\text{ROI} = \frac{\text{Utilidad del ejercicio}}{\text{Patrimonio}} = \frac{\$ 30.319.226}{\$ 283.688.029} = 0,107$$

KOF: Costo de Obligaciones Financieras

$$\text{KOF} = iEA (1 - TX) = 0,18156 (1 - 0,33) = 0,1216$$

Si se efectúa una relación entre la utilidad y el patrimonio el WACC para la organización es de 10,38% que corresponde a la tasa de interés de oportunidad de la empresa, la cual es útil para la determinación de que este proyecto tiene una viabilidad financiera y que si genera valor la inversión en el servicio de transporte especial en Turmequé, Boyacá.

#### **5.4.3. Valor Presente Neto (VPN)**

$$\text{VPN} = \$ 27.561.553$$

Una vez terminada la proyección de la empresa para estos cinco (5) periodos se determina que la inversión inicial hecha por los socios de \$305.000.000 después de realizar su objeto social y cumplir con sus políticas y metas propuestas el VPN es de \$ 27.561.553, lo que se puede decir que esta empresa genera riqueza, es recomendada para invertir, se cumple a cabalidad su objetivo financiero y por supuesto tiene un riesgo muy mínimo de insolvencia técnica.

#### **5.4.4. Costo Anual Uniforme Equivalente (CAUE)**

$$\text{CAUE} = \$ 14.695.362$$

El costo anual uniforme equivalente para esta empresa es de \$ 14.695.362 lo que significa que basados en la proyección para este periodo la compañía tendría una ganancia promedio a este valor y por ende es muy recomendable invertir.

#### **5.4.5. Tasa Interna de Retorno (TIR)**

Para determinar la TIR, es necesario efectuar una interpolación para establecer el VNA positivo más cercano a cero y el VNA negativo más cercano a cero.

$$\text{TIR} = 12,95\%$$

La tasa interna de retorno nos demuestra la rentabilidad del proyecto, lo cual quiere decir que el proyecto establece un rendimiento del 12,95% de la inversión realizada, además, es superior al costo de oportunidad lo cual permite determinar una buena viabilidad y confianza a la hora de invertir en el proyecto.



#### 5.4.6. Valor Económico Agregado (EVA)

$$\text{ANF} = \$ 331.023.848$$

$$\text{EVA} = \$ 40.304.978 - (\$ 331.023.848 * 10,38\%)$$

$$\text{EVA} = \$ 5.949.669$$

El proyecto presenta un valor económico agregado de \$ 5.949.669, lo cual significa que al tomar el dinero de la economía e invertirlo en la compañía se encuentra generando un valor positivo para el crecimiento del país

## CONCLUSIONES

En el desarrollo del estudio de factibilidad, la conclusión más importante es que la puesta en marcha de este proyecto es viable y rentable para los inversionistas, además, que es una empresa que se puede sostener y expandir por un tiempo más extendido del comprendido en el estudio.

En el estudio de mercado se puede determinar que en la Provincia de Márquez aún hay un buen porcentaje de demanda, la cual nos permite tener un gran campo de acción en pro de la búsqueda y posicionamiento de la expansión de la empresa.

El proceso de habilitación para una empresa de servicio de transporte especial de pasajeros ante el Ministerio de Transporte es muy dispendioso y genera unos costos significativos. Son condiciones que incentivan a una mejora en la calidad de este tipo de servicio para los usuarios.

Luego de realizar el estudio financiero, se tuvo como resultado que la empresa genera un costo de oportunidad del 10,38%, el cual es un incentivo favorable para los inversionistas.

Para un periodo de cinco años, el estudio determina un valor presente neto de \$ 27.561.553, el cual es favorable y nos muestra la estabilidad económica que tiene el proyecto, además que el costo anual uniforme equivalente, nos permite mirar que cuenta con una ganancia promedio anual de \$ 14.695.362, con una tendencia de incremento periodo tras periodo, lo cual garantiza un crecimiento de la empresa.

La tasa interna de retorno que representa el proyecto es del 12,95%, así se acerva que el proyecto es viable y fomenta a la inversión, puesto que el retorno del capital invertido es suficientemente atractivo para los inversionistas.

## RECOMENDACIONES

Después de desarrollado el estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transportes de servicio especial en el municipio de Turmequé, Boyacá. Se recomienda efectuar las inversiones necesarias para la puesta en marcha de este proyecto, de acuerdo con las condiciones del mercado expuestas y la viabilidad financiera la cual permitirá incrementar sus rendimientos económicos que se demuestran en el estudio.

Es indispensable que después de tener un posicionamiento de calidad y responsabilidad dentro del sector del transporte especial de pasajeros y tener una infraestructura financiera adecuada, incursionar en las demás modalidades que tiene el transporte lo cual permitiría una nueva alternativa de negocio y una mayor expansión de la empresa en el sector.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Baca Urbina, Gabriel. (2006). Formulación y Evaluación de Proyectos Informáticos – 5ª Ed. México Edit. McGraw-Hill.

Chiavenato, Idalberto. (1988). Introducción a la Teoría General de la Administración. - 3ª Ed. México Edit. McGraw-Hill.

Dueñas Arenas, José de Jesús. (1983). Manual de Organización de la Pequeña y Mediana Empresa. Editorial UPTC.

Guerra Espinel, Guillermo y Aguilar Valdés, Alfredo. (1994). Manual práctico para la administración de agronegocios. México: Limusa.

Lerma González, Héctor Daniel. (2001). Metodología de la investigación. Editorial ECOE. 2da edición.

Miranda, Juan José. (1997). Gestión de Proyectos Bogotá. MM Editores.

Sapag Chain Nassir, Reinaldo. (1995). Preparación y Evaluación de Proyectos - 3ª Ed. México Edit. McGraw-Hill

## INFOGRAFÍA

Alcaldía de Bogotá (1993). Ley 105 de 1993 (Diciembre 30). Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=296>

Alcaldía de Bogotá (1996). Ley 336 de 1996 (Diciembre 20). Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>

Alcaldía de Bogotá (2001). Decreto Número 176 de 2001 (Febrero 5). Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4307>

Alcaldía de Bogotá (2002). Ley 769 de 2002 (Agosto 06). Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

Alcaldía de Turmequé – Boyacá (2012). Nuestro Municipio, Información General. Recuperado de [http://www.turmeque-boyaca.gov.co/informacion\\_general.shtml](http://www.turmeque-boyaca.gov.co/informacion_general.shtml)

Alcaldía de Turmequé – Boyacá (2014). Nuestro Municipio, Mapas. Recuperado de [http://www.turmeque-boyaca.gov.co/mapas\\_municipio.shtml?apc=bcxx-1-&r=Mapas%20Pol%EDticos](http://www.turmeque-boyaca.gov.co/mapas_municipio.shtml?apc=bcxx-1-&r=Mapas%20Pol%EDticos)

Boyacá Cultural (2015). Geografía Cultural de Boyacá. Recuperado de [http://www.boyacacultural.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=101&Itemid=98](http://www.boyacacultural.com/index.php?option=com_content&view=article&id=101&Itemid=98)

Gestiopolis (2011). Análisis Técnico. Recuperado en [www.gestiopolis.com/.../estudio-tecnico-de-proyectos-presentacion.htm](http://www.gestiopolis.com/.../estudio-tecnico-de-proyectos-presentacion.htm)

- Instituto Geográfico Agustín Codazzi (2014). Mapas Departamentales. Recuperado de  
[http://geoportal.igac.gov.co/mapas\\_de\\_colombia/igac/politicos\\_admin\\_2014/Boyaca.pdf](http://geoportal.igac.gov.co/mapas_de_colombia/igac/politicos_admin_2014/Boyaca.pdf)
- Ministerio de Transporte (2001). Decreto Número 171 de 2001 (Febrero 5).  
Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=121>
- Ministerio de Transporte (2001). Decreto Número 174 de 2001 (Febrero 5).  
Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=124>
- Ministerio de Transporte (2013). Glosario. Recuperado de  
<https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Glosario&letra=T>
- Ministerio de Transporte (2014). Consulta Empresas de Transporte de Pasajeros, Especial o Mixto. Recuperado de  
[http://web.mintransporte.gov.co/Consultas/empresas/consulta\\_empresas\\_otras.asp](http://web.mintransporte.gov.co/Consultas/empresas/consulta_empresas_otras.asp)
- Universidad Politécnica de Madrid (2009). Gestion de la innovación. Recuperado de  
<http://www.getec.etsit.upm.es/docencia/ginnovacion.htm>.17

## ANEXO 1



### FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

#### “Estudio de Factibilidad para la Creación de una Empresa de Transportes de Servicio Especial en el Municipio de Turmequé – Boyacá”

#### ENCUESTA DIRIGIDA A LOS TRANSPORTADORES DEL MUNICIPIO DE TURMEQUÉ

La información recopilada será exclusivamente con fines académicos, garantizamos la confidencialidad de los mismos. Se solicita desarrollar este formulario con la mayor asertividad posible. Gracias.

#### INFORMACIÓN GENERAL

NOMBRE: \_\_\_\_\_  
CORREO ELECTRONICO: \_\_\_\_\_  
TELEFONO: \_\_\_\_\_

#### INFORMACIÓN BÁSICA

1. ¿Qué capacidad de pasajeros tiene su vehículo?  
\_\_\_\_\_ De 1 a 7  
\_\_\_\_\_ De 8 a 15  
\_\_\_\_\_ De 16 a 30  
\_\_\_\_\_ 31 o más
2. ¿En este momento trabaja cómo?  
\_\_\_\_\_ Vinculado a una empresa  
\_\_\_\_\_ Independiente (Si esta es su respuesta siga a la pregunta # 8)
3. ¿A qué empresa está vinculado?  
\_\_\_\_\_
4. ¿Paga alguna cuota por estar vinculado a la empresa?  
\_\_\_\_\_ SI  
\_\_\_\_\_ NO
5. ¿Cada cuánto paga la cuota?  
\_\_\_\_\_ Quincenal  
\_\_\_\_\_ Mensual  
\_\_\_\_\_ Trimestral  
\_\_\_\_\_ Semestral  
\_\_\_\_\_ Anual

6. ¿Valor de la Cuota?

\$ \_\_\_\_\_

7. ¿Qué más conceptos involucra la cuota que paga?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

8. ¿Qué servicios recibe de la empresa actual?

\_\_\_\_\_ Avisos previos para el pago de impuestos y SOAT

\_\_\_\_\_ Seguros

\_\_\_\_\_ Rodamiento

\_\_\_\_\_ Planillas de Viaje

\_\_\_\_\_ Tarifas Baratas

\_\_\_\_\_ Acreditación

\_\_\_\_\_ Contratos

\_\_\_\_\_ Órdenes de Servicios

\_\_\_\_\_ Otros \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

9. ¿Se encuentra satisfecho con los servicios y beneficios que le ofrece la actual empresa?

\_\_\_\_\_ SI

\_\_\_\_\_ NO

Porqué \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

10. ¿Estaría dispuesto a formar parte de una nueva empresa de transporte especial con sede principal en el municipio de Turmequé – Boyacá?

\_\_\_\_\_ SI

\_\_\_\_\_ NO

Porqué \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

11. ¿Qué beneficios espera recibir de la nueva empresa de transporte?

\_\_\_\_\_ Mayor respaldo de la empresa

\_\_\_\_\_ Mejores ingresos

\_\_\_\_\_ Menos costos y gastos para la prestación del servicio

\_\_\_\_\_ Nuevas oportunidades de trabajo

\_\_\_\_\_ Otros \_\_\_\_\_



**12.** ¿Le gustaría que la empresa tuviera cubrimiento a nivel?

\_\_\_\_\_ Regional

\_\_\_\_\_ Departamental

\_\_\_\_\_ Nacional

Porqué \_\_\_\_\_

**13.** ¿Estaría dispuesto a pagar una cuota mensual por la vinculación a la nueva empresa de transporte?

\_\_\_\_\_ SI

\_\_\_\_\_ NO

**14.** ¿Cuál valor mensual estaría dispuesto a pagar?

\_\_\_\_\_ De \$30.000<sup>oo</sup> a \$59.999<sup>oo</sup>

\_\_\_\_\_ De \$60.000<sup>oo</sup> a \$89.999<sup>oo</sup>

\_\_\_\_\_ De \$90.000<sup>oo</sup> a \$119.999<sup>oo</sup>

\_\_\_\_\_ De \$120.000<sup>oo</sup> a \$149.999<sup>oo</sup>

\_\_\_\_\_ De \$150.000<sup>oo</sup> o más

**¡ GRACIAS POR SU COLABORACIÓN ¡**

## ANEXO 2



### FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

**“Estudio de Factibilidad para la Creación de una Empresa de Transportes de Servicio Especial  
en el Municipio de Turmequé – Boyacá”**

**ENTREVISTA A PROFUNDIDAD DIRIGIDA A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DE LA  
PROVINCIA DE MARQUEZ**

La información recopilada será exclusivamente con fines académicos, garantizamos la confidencialidad de los mismos. Se solicita desarrollar este formulario con la mayor asertividad posible. Gracias.

### INFORMACIÓN GENERAL

NOMBRE INSTITUCIÓN: \_\_\_\_\_

CARGO DEL FUNCIONARIO QUE RESPONDE LA ENCUESTA: \_\_\_\_\_

TELÉFONO: \_\_\_\_\_

### INFORMACIÓN BÁSICA

1. ¿Cuántos estudiantes están matriculados en el año 2015?

\_\_\_\_\_

2. ¿Qué porcentaje de estos estudiantes utiliza el servicio de transporte escolar?

\_\_\_\_\_

3. ¿De dónde provienen?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4. ¿En qué otras ocasiones o actividades la institución utiliza el servicio de transporte especial?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

5. ¿Con qué frecuencia utiliza el servicio de transporte especial?

---

---

---

6. ¿Cuál es el modo de contratación del servicio de transporte especial que utiliza?

---

---

---

7. ¿Le gustaría que una empresa local de transporte especial se encargara de este servicio?

\_\_\_\_\_ SI

\_\_\_\_\_ NO

Porqué \_\_\_\_\_

---

8. ¿De los siguientes servicios, cuáles requeriría en la Institución?

\_\_\_\_\_ Excursiones

\_\_\_\_\_ Visitas pedagógicas

\_\_\_\_\_ Transporte de profesores y administrativos

\_\_\_\_\_ Servicio de expreso

\_\_\_\_\_ Transporte de estudiantes

\_\_\_\_\_ Otros

---

---

**¡ GRACIAS POR SU COLABORACIÓN ¡**

## ANEXO 3



### FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

#### “Estudio de Factibilidad para la Creación de una Empresa de Transportes de Servicio Especial en el Municipio de Turmequé – Boyacá”

#### ENTREVISTA A PROFUNDIDAD DIRIGIDA A LAS ALCALDÍAS DE LA PROVINCIA DE MARQUEZ

La información recopilada será exclusivamente con fines académicos, garantizamos la confidencialidad de los mismos. Se solicita desarrollar este formulario con la mayor asertividad posible. Gracias.

#### INFORMACIÓN GENERAL

NOMBRE: \_\_\_\_\_

CARGO DEL FUNCIONARIO QUE RESPONDE LA ENCUESTA: \_\_\_\_\_

TELÉFONO: \_\_\_\_\_

#### INFORMACIÓN BÁSICA

1. ¿Qué necesidades tiene la Alcaldía que requieran el servicio transporte especial?

---

---

---

---

---

---

---

2. ¿Con qué frecuencia utiliza la alcaldía el servicio de transporte especial?

---

---

3. ¿Quiénes proveen actualmente los servicios de transporte especial a la Alcaldía?

---

---

**4.** ¿Están satisfechos con esos proveedores?

---

---

**5.** ¿Cuántos estudiantes son beneficiados con el servicio de transporte escolar?

---

---

**6.** ¿Cuál es el valor aproximado que pagan en el Municipio por el servicio de transporte escolar?

---

---

**7.** ¿Qué tipo de inconvenientes son los más frecuentes en la prestación del servicio de transporte escolar?

---

---

---

**8.** ¿Cuál es el modo de contratación del servicio de transporte especial que utiliza la Alcaldía?

---

---

**9.** ¿Cuáles son las ventajas que querría encontrar si una empresa local de transporte especial se encargara de prestar estos servicios?

---

---

---

**10.** ¿Qué requisitos exige o evalúa la Alcaldía para elegir al proveedor del servicio de transporte especial?

---

---

---

---

---

**¡ GRACIAS POR SU COLABORACIÓN ¡**

**ANEXO 4****LOGOTIPO TRANSUNITUR S.A.S.**

Transunitur S. A. S.

## ANEXO 5

## FICHA TÉCNICA BUS CHEVROLET CAPACIDAD 25 PASAJEROS



**BUS FRR FORWARD EURO IV**

Foto de referencia. Los accesorios no están incluidos en la versión básica - PPR2383

**2 AÑOS GARANTÍA** SEGURO, ECONÓMICO Y ECOLÓGICO / NUNCA PARE DE CRECER.

TECNOLOGÍA **ISUZU** / **CHEVROLET**

## BUS FRR FORWARD EURO IV

TECNOLOGÍA  
**ISUZU****MOTOR**

Marca / Código	ISUZU 4HK1-TCC (DOC)
Tipo	INTERCOOLER 5.2L
Ubicación	Longitudinal Delantero
Desplazamiento (cc)	5.193
Nro. de Cilindros	4 en Línea
Potencia (hp @ rpm)	187 @ 2,600
Torque (kg-m @ rpm)	51.9 @ 1,600
Alimentación	Inyección Directa
Sistema de Inyección	Common Rail
Nivel de Emisiones	Euro IV
Combustible	Diesel

**TRANSMISIÓN**

Marca / Código	MZZ6W
Tipo	TJM 6 Vel. (O/D)
Relaciones 1ª (Baja / Alta)	6.369
6ª (Baja / Alta)	0.720
Reversa	6.369
Relación Final de Eje	5.115
Tracción	4x2

**CHASIS**

Dirección	Asistida Hidráulicamente
Suspensión Delantera	Ballesta Semi-Eliptica
Amortiguadores Delanteros	Hidráulicos Telescópicos, Doble Acción
Barra estabilizadora Delantera	SI
Suspensión Trasera	Ballesta Semi-Eliptica
Amortiguadores Traseros	Hidráulicos Telescópicos, Doble Acción
Barra estabilizadora Trasera	SI
Sistema de Freno	Hidráulico Asistido por Aire
	Delantero Campana
	Traseros Campana
	ABS SI
	Freno de Motor Mariposa
	Freno de Mano SI
Medidas de Llantas	Delanteras 235/75R17.5
	Traseras 235/75R17.5

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso Bruto Vehicular (kg)	10,400
Capacidad de Carga (kg)	7,370
Capacidad Máx.	Eje Delantero (kg) 3,600
	Eje Trasero (kg) 7,700
Tanque de Combustible (L)	200

**CONTROLES Y MEDIDORES**

Odómetro	SI
Nivel de Combustible	SI
Tacómetro	SI
Temperatura Refrigerante	SI
Manómetro Presión de Aire	SI

**EQUIPOS Y ACCESORIOS**

Luces de Parpago	SI
Columna de Dirección Telescópica y Ajustable en Altura	SI
Llanta de Repuesto	SI

**DIMENSIONES**

WB (Distancia Entre Ejes) (mm)	4,990
OL (Longitud Total) (mm)	8,325
BW (Ancho Total) (mm)	2,157
Trocha Delantera (mm)	1,290
Trocha Trasera (mm)	1,658

**SISTEMA ELÉCTRICO**

Voltaje Sistema Eléctrico	24V
Batería	12V-70AH
Cantidad de Baterías	2 serie
Alternador	24V-60A

**DIMENSIONES**